Année 1961. — N° 27. Le Numéro : 0,20 NF 29 Décembre 1961.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS

DU

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

ABONNEMENTS : FRANCE ET OUTRE-MER : 8 NF ; ETRANGER : 12 NF
(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15ᵉ	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

SESSION DE 1961

Séance du 5 Décembre 1961.

DIFFICULTES ACTUELLES ET PERSPECTIVES D'EXPANSION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

(Question dont le Conseil économique et social s'est saisi en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958.)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique et social, par M. Jean Chardonnet.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE
INTRODUCTION
CHAPITRE Iᵉʳ. — *Les difficultés récentes et la situation présente de l'industrie automobile en France.*
Le tassement de la production.
La situation du marché intérieur.
La stagnation et les difficultés de l'exportation.
L'augmentation des importations.
CHAPITRE II. — *Les perspectives d'avenir de l'industrie automobile.*
Les perspectives d'évolution du marché intérieur.
Les perspectives d'exportation.
Conclusion sur le programme d'exportation.
CHAPITRE III. — *Propositions pour une politique de l'automobile.*
Coopération internationale dans le domaine de l'automobile.
Mesures concernant la production de véhicules automobiles.
Mesures pour améliorer le marché des véhicules automobiles.
Mesures en faveur du marché intérieur.
Autres mesures concernant le marché intérieur.
Mesures relatives au commerce extérieur.

PREAMBULE

La section de la production industrielle et de l'énergie a été saisie par le bureau du Conseil économique et social, le 23 février 1961, du problème des difficultés actuelles et des perspectives d'expansion de l'industrie automobile française. Confiée initialement à la section des investissements et du plan, cette saisine a été transmise à la section de la production industrielle et de l'énergie, en application des nouvelles attributions de cette section.

L'examen de la question ayant déjà été abordé par la section des investissements et du plan, la section de la production industrielle a tout d'abord bénéficié des discussions antérieures auxquelles la saisine avait déjà donné lieu et de deux auditions devant la première section les 10 et 17 janvier 1961 :

— celle de M. d'Ornhjelm, délégué général de la fédération nationale de l'automobile ;

— celle de M. Lescop, directeur des industries mécaniques et électriques au ministère de l'industrie.

Afin de mettre à jour et de compléter les informations qu'ils avaient données à la section des investissements et du plan, la section de la production industrielle a entendu à nouveau

en juin 1961 M. Lescop et M. d'Ornhjelm. Elle a, en outre, procédé aux auditions suivantes :

Les représentants des organisations syndicales :

M. Beaumont, membre du bureau de la fédération nationale C. G. T., assisté de MM. Vergonzane et Aulnette ;

M. Bouché, secrétaire de la fédération de la métallurgie, branche automobile C. G. T.-F. O., et M. Delamarre, secrétaire général de la fédération nationale des métaux C. G. T.-F. O. ;

MM. Moreux, Mathieu, Derancourt, Garnier, représentants de la fédération des cadres de la métallurgie C. G. C. ;

M. Soulat, secrétaire général de la fédération de la métallurgie C. F. T. C. ;

M. de Rosen, membre du Conseil économique et social ;

M. de Liedekerke-Baufort, président de la fédération des clubs automobiles de France.

Le rapporteur a en outre complété son information par des entretiens privés avec des dirigeants de plusieurs sociétés de constructions automobiles et avec M. d'Ornhjelm.

La section a enfin tenu compte du rapport présenté par M. Boucoiran sur l' « ensemble des problèmes posés par les autoroutes françaises » et voté par le Conseil économique et social le 22 novembre 1960. Elle a reçu, sur sa demande, un rapport pour avis de la section des travaux publics des transports et du tourisme, présenté par M. Boucoiran, sur certains problèmes de circulation routière et urbaine (cf. annexe 2).

INTRODUCTION

Un premier problème a paru posé à l'industrie automobile en 1960 ; le signe d'une réduction d'activité, qui a le plus ému le personnel de cette industrie et les observateurs économiques, fut une diminution de l'emploi qui a pris plusieurs formes : licenciements à la Régie Renault, au printemps, puis à l'automne de 1960, chez Simca, Chausson, chez d'autres constructeurs, et chez des sous-traitants — départs « volontaires », suscités par des déclassements, des modifications d'horaires de travail ; l'une des organisations syndicales entendues par la Section évalue à 20.000 travailleurs — dont 15.000 pour la région parisienne (1) — la baisse de l'emploi dans l'industrie automobile de janvier 1960 à janvier 1961. La réduction d'activité s'est également marquée par des diminutions d'horaire, parfois compensées partiellement (2) ; pour l'ensemble des travailleurs de l'automobile de la région parisienne, l'horaire moyen qui s'élevait à 47,42 heures en janvier 1960 n'était en janvier 1961 que de 45,98 heures.

L'émotion, créée par la situation de l'emploi dans l'industrie automobile en 1960, doit toutefois être tempérée par deux observations.

Tout d'abord la diminution de l'emploi fut limitée, si l'on tient compte, à la fois, des licenciements et des départs volontaires d'une part, de l'embauche dans les usines nouvelles et de la rotation normale de la main-d'œuvre, d'autre part. Les statistiques officielles de la Fédération nationale de l'automobile indiquent un emploi dans l'industrie automobile, au 31 décembre de chaque année, de 160.000 pour fin 1957, 168.000 pour fin 1958, 169.500 pour fin 1959 et 167.300 pour fin 1960, ce qui fait ressortir pour 1960 une baisse d'emploi de 2.200 personnes ; comme dans la même année la production a augmenté de 5,1 p. 100 par rapport à l'année précédente, la légère baisse de l'emploi paraît surtout traduire une augmentation de la productivité (3).

En second lieu, des difficultés du même ordre, et parfois plus importantes, ont atteint la même année d'autres grands pays constructeurs d'automobiles : sans oublier la situation d'une firme allemande de Brême, qui vient d'avoir son épilogue dans sa fermeture, il convient de rappeler que la Grande-Bretagne a connu en 1960 de violents à-coups saisonniers tels que la durée hebdomadaire du travail fut réduite à trois jours pendant plus d'un mois ; de plus, au cours des cinq premiers mois de 1961 et par rapport à la période correspondante de 1960, la production y a baissé de 30 p. 100 et les exportations de 41 p. 100.

Quoi qu'il en soit, l'émotion créée en France a conduit à poser le problème suivant : l'industrie automobile française subit-elle une crise ou s'agit-il seulement d'une difficulté d'adaptation passagère, d'une « hésitation de conjoncture » ?

Ce problème est lié à un autre portant sur l'avenir de l'industrie automobile française dans le contexte économique international, prévisible pour 1965.

Ce contexte recouvre trois éléments distincts. Le premier est l'expansion prévue dans le cadre du 4e plan, pour l'industrie automobile française. Le second est constitué, du fait de l'accélération du Marché commun, par l'augmentation progressive de la concurrence étrangère, puis par la concurrence ouverte à laquelle, dans le cadre de la C. E. E., l'industrie automobile française sera exposée à partir de l'année 1965. Quant au troisième élément, il se résume dans l'expansion, souvent très importante, que les constructeurs étrangers, européens et extra-européens, entendent assigner à leurs propres productions.

Une crise de surproduction pourrait en résulter à l'échelon européen, sinon mondial. Face à cette possibilité, quel comportement l'industrie automobile française a-t-elle intérêt à adopter dans son programme d'expansion, pour se maintenir tout en essayant d'éviter les incidences économiques et sociales d'une possible crise générale dans ce secteur industriel.

Aussi bien les examens de ces deux problèmes sont-ils solidaires l'un de l'autre ; car les mesures propres à pallier certaines difficultés récentes dans cette industrie engagent plus ou moins l'évolution dans le moyen terme.

Le rapport est divisé en trois parties, la première consacrée aux difficultés récentes, la deuxième au problème du moyen terme, la troisième aux remèdes ou aux suggestions qui, compte tenu des unes et de l'autre, sont proposées par le Conseil économique et social. Les éléments de caractère purement documentaire sont examinés dans l'annexe, de manière à ne pas alourdir le rapport proprement dit ; on y fera référence chaque fois qu'il sera utile, à l'aide des numérotations de 1 à 26 portées dans l'annexe 1 en regard des paragraphes ou groupes de paragraphes consacrés chacun à une question précise.

CHAPITRE Ier

LES DIFFICULTES RECENTES ET LA SITUATION PRESENTE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE

Le tassement de la production.

La production automobile française marque un certain tassement depuis 1960. Si elle s'est élevée à 1.349.000 véhicules de tous types en 1960, ce résultat marquait une progression de 5,1 p. 100 seulement par rapport à l'année précédente.

D'une part, celle-ci traduit une atténuation très sensible des progrès par rapport aux années antérieures où ils avaient oscillé entre 12 p. 100 et 21 p. 100 (1). Au surplus l'augmentation de 1960 est surtout le fait du premier semestre de l'année où la production avait progressé de 15 p. 100 sur le premier semestre de 1959, alors que, durant le deuxième semestre la baisse est de 2 p. 100 sur la période correspondante de 1959, soit pour la première fois depuis longtemps un recul de la production (2). Enfin, le tassement de 1960 est dû uniquement à la construction de voitures particulières, dont la progression est limitée à 2,4 p. 100 contre 16,5 p. 100 l'année précédente, les véhicules industriels effectuant au contraire un bond de 25 p. 100 sur l'année précédente.

D'autre part, cette situation marque un certain déphasage de l'industrie automobile en France par rapport aux industries voisines : celles-ci ont connu en 1960 des rythmes de progression plus forts, accentuant encore ceux, déjà élevés, des années précédentes (augmentation de 1960 sur 1959 de 20 p. 100 en Allemagne de l'Ouest, 29 p. 100 en Italie et 16 p. 100 en Grande-Bretagne (3).

Ainsi, durant le deuxième semestre de 1960, la construction de voitures particulières en France subit une évolution qui marque à la fois une rupture par rapport à la tendance antérieure à l'accroissement continue et un contraste avec les industries automobiles voisines. C'est cette évolution qui s'est traduite dans la baisse de l'emploi.

Depuis le début de 1961, et pour les cinq premiers mois de l'année, on peut certes noter une stabilisation de l'emploi :

(1) Selon la même source : 7.000 à la Régie Renault, plus de 5.000 chez Simca, 1.000 chez Chausson.

(2) Un fonds de régularisation des ressources existe à la Régie Renault, indemnisant 50 p. 100 des heures perdues entre la quarante et unième et la quarante-huitième heure.

(3) Selon les indications données par les constructeurs, entre le début et la fin de 1960 l'effectif de Simca-automobile a diminué de 2.127 personnes, baisse qui traduit surtout une augmentation de la productivité consécutive à la concentration progressive des activités à l'usine de Poissy ; la division camions (UNIC) a augmenté son effectif de 6 p. 100. A la Régie Renault, et durant la même période, l'effectif a diminué de 4.222 personnes, celui de la SAVIEM a augmenté de 690 personnes. L'effectif de Panhard, affecté à la production, s'est accru durant le premier semestre de 1961 de 300 personnes, tandis qu'une réorganisation des services, non rattachés à la production, amenait le départ de 164 personnes, dont 72 jusqu'alors maintenues en activité après l'âge légal de la retraite.

(1) 14 p. 100, 1956-1955 ; 12 p. 100, 1957-1956 ; 21,6 p. 100, 1958-1957 ; 13,8 p. 100, 1959-1958.

(2) Cette évolution n'est pas particulière à la France, mais s'observe aussi en Grande-Bretagne où la production du second semestre a baissé ; en Allemagne, au cours du deuxième semestre, la progression s'est ralentie.

(3) La progression de 1959 sur 1958 avait déjà été de 15 p. 100 en Allemagne et de 24 p. 100 en Italie.

selon le directeur des industries mécaniques, le nombre moyen hebdomadaire d'heures de travail était en janvier de 42 heures 30 chez Panhard, de 45 à la Régie Renault, de 47 chez Citroën, Simca et Peugeot. Néanmoins, malgré un certain redressement en mars, dû notamment à l'incidence du phénomène saisonnier des ventes (cf. annexe 1, paragraphe 8) qui ont augmenté plus précocement cette année à cause de la clémence de l'hiver, de la date des vacances de Pâques et de la hausse des prix à partir du 1er avril, la production globale de véhicules automobiles durant les six premiers mois de l'année s'établit à 653.119, soit une baisse de 13,5 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1960, imputable surtout à la diminution du nombre de voitures particulières construites.

Examinant devant la section les prévisions pour l'ensemble de l'année 1961, le directeur des industries mécaniques a estimé, pour 1961, la production totale de voitures particulières et dérivées à 1.250.000 — ce qui représenterait à peu près le niveau de 1960, avec une légère chute de l'ordre de 1,2 p. 100 (1).

Actuellement, une régression sensible de la production est observée ; on prévoit pour l'ensemble de l'année à peu près une stagnation. Comment cette situation s'explique-t-elle ?

Deux groupes de causes principales ont pu jouer un rôle : une certaine faiblesse du marché intérieur, une baisse de l'exportation — ces deux causes exerçant une action très inégalement importante suivant les constructeurs. Encore que son influence reste actuellement modeste, il convient d'y ajouter une troisième : l'accroissement des importations.

La situation du marché intérieur.

Les signes de faiblesse.

Trois éléments permettent de préciser l'évolution du marché intérieur français de véhicules automobiles ; le nombre des immatriculations de véhicules neufs, la consommation de carburants — essence et gas-oil — le coefficient de motorisation.

Le nombre d'immatriculations de véhicules neufs, après avoir fléchi de près de 5 p. 100 en 1959, a augmenté en France de 14,5 p. 100 de 1959 à 1960 (2) ; encore convient-il de souligner que le marché des voitures particulières a moins progressé que celui des véhicules utilitaires, si l'on en juge par les augmentations différentes des nombres d'immatriculations de véhicules neufs — respectivement 13 p. 100 et 22,9 p. 100. Ces progrès ne prennent leur véritable signification, qui est modeste, que par comparaison avec les progrès dans les pays voisins ; ceux-ci sont, de 1959 à 1960, de l'ordre de 15 p. 100 en Allemagne de l'Ouest, de 23 p. 100 en Grande-Bretagne, de 50 p. 100 en Italie. De 1958 à 1960, la progression moyenne annuelle des immatriculations a été de 4,6 p. 100 en France, de 19 p. 100 en Allemagne de l'Ouest, de 21 p. 100 en Grande-Bretagne, de 41 p. 100 en Italie. Ces pourcentages sont, au moins pour la France et l'Allemagne de l'Ouest, du même ordre de grandeur que ceux de l'évolution de la production.

La consommation de carburants par les véhicules automobiles révèle une tendance du même type : elle n'a augmenté, de 1959 à 1960, que de 6,6 p. 100 ; et, comme pour les immatriculations de véhicules neufs, on note un décalage entre les augmentations de consommation par les voitures particulières et par les camions : celles-ci a été de 6,4 p. 100 pour l'essence, de 7,4 p. 100 pour le gas-oil. D'une manière générale, la circulation automobile totale (3) est plus élevée de 40 p. 100 en Allemagne de l'Ouest qu'en France, alors que l'écart des populations est de 15 p. 100.

Quant au coefficient de motorisation, il se définit par le rapport entre les sommes totales dépensées pour acquérir, posséder et utiliser des véhicules automobiles et le revenu national ; ce coefficient est en 1960 plus faible en France que dans les pays voisins concurrents, sauf l'Italie, et il y progresse beaucoup moins vite, ainsi que le montrent les chiffres ci-dessous :

	COEFFICIENT DE MOTORISATION	
	1956	1960
France	5,64	6,58
Grande-Bretagne	6,27	8,44
Allemagne de l'Ouest	6,37	9,10
Italie	4,13	5,78

(1) Précisons, à titre d'information, que la production du premier semestre de 1961 (tous véhicules) a été de 672.762 unités.

(2) Celui des véhicules d'occasion de 11,9 p. 100.

(3) Il s'agit du nombre de véhicules-kilomètres parcourus dans l'année, d'après la consommation de carburants routiers, le gas-oil étant affecté d'une majoration d'un tiers, puisque les véhicules diesel consomment un peu moins que les véhicules à essence.

La France se trouvait, en 1956, un peu « décrochée » par rapport à l'Allemagne de l'Ouest et à la Grande-Bretagne ; depuis lors l'écart s'est accru. Comme le parc automobile français est supérieur à celui des pays voisins sauf la Grande-Bretagne, le retard du coefficient de motorisation français traduit notamment une moindre utilisation de l'automobile en France, et même une diminution dans cette utilisation. Le nombre de kilomètres parcourus par un véhicule automobile français était, en 1958, en France, de 9.500 kilomètres, contre 14.200 en Grande-Bretagne, 17.900 en Allemagne de l'Ouest, 18.000 en Suède, 20.000 en Belgique (16.000 aux Etats-Unis). D'autre part, le nombre de kilomètres parcourus diminue en France : 9.500 en 1958, 9.300 en 1960 (1).

La moindre utilisation du véhicule en France explique sa durée de vie plus longue (19 ans en France, contre 13 en Allemagne de l'Ouest et 14 aux Etats-Unis), donc un appel plus important au marché des véhicules d'occasion (69 p. 100 des immatriculations totales en 1960) et un moindre appel au marché des véhicules neufs.

Les raisons de la faiblesse du marché intérieur.

Trois groupes de raisons peuvent expliquer cette situation : l'importance déjà considérable du parc français de voitures, un certain tassement du pouvoir d'achat individuel, les entraves opposées à l'utilisation de l'automobile.

Le parc français de voitures automobiles est, au 1er janvier 1961, avec 5.430.000 véhicules (voitures particulières et commerciales) (1) le plus important d'Europe (cf. annexe 1, § 7). Pour le nombre de voitures par 1.000 habitants, la France se classait au deuxième rang européen, après la Suède, en fin 1960 :

PAYS	NOMBRE DE VOITURES particulières et commerciales pour 1.000 habitants
Suède	160
France	119
Grande-Bretagne	110
Suisse	92
Belgique-Luxembourg	90
Allemagne de l'Ouest	83
Pays-Bas	47
Italie	38

Ainsi la disparité entre le marché intérieur français et les marchés allemand ou italien pourrait être interprétée comme la contrepartie de la densité actuelle du parc français. *Le marché français donnerait des signes de saturation.*

Cette explication mérite d'être tempérée par un fait et une observation. En premier lieu, le parc français comporte encore, contrairement à l'Allemagne de l'Ouest ou à l'Italie, quelque 800.000 véhicules d'avant-guerre dont l'existence fausse les statistiques. En second lieu, l'analyse, faite ci-dessus, du coefficient de motorisation en France montre son écart actuel avec les pays voisins ; de cet écart, on pourrait déduire qu'on achète moins de véhicules automobiles, non pas tellement parce que le marché serait relativement saturé, mais surtout parce que des obstacles s'opposent à l'achat et à l'utilisation de l'automobile. Aussi bien, la France se trouve-t-elle pour le nombre de voitures particulières et commerciales par habitant (1 pour 8 habitants) dans une position voisine de celle des Etats-Unis il y a une quarantaine d'années, et actuellement ceux-ci comptent une voiture pour 3 habitants.

***

Le tassement du pouvoir d'achat depuis deux ans apporte une seconde explication. Il n'appartient pas à ce rapport, consacré à l'automobile, d'en analyser l'ampleur, ni les causes.

Ce facteur contribue, *pour une part*, à expliquer le moindre coefficient de motorisation et la moindre utilisation des véhicules automobiles en France et à rendre compte de la part considérable des achats réservée aux voitures d'occasion — on compte en France, en 1960, 160.000 achats de voitures d'occasion et seulement 73.000 achats de voitures neuves de plus qu'en 1959. L'augmentation considérable des achats de véhicules motorisés à deux roues pourrait donner un indice supplémentaire.

(1) Les calculs permettant d'aboutir à ces chiffres ont toutefois un caractère incertain ; car ils sont obtenus à partir d'une estimation de la consommation moyenne de carburant par véhicule existant, sans pouvoir tenir compte des kilométrages très différents que peuvent faire les divers véhicules.

Une confirmation pourrait être apportée par le relatif parallélisme qui s'observe entre le niveau du marché intérieur de voitures et les revenus des ménages, en dépit d'un certain décalage chronologique. Jusqu'en 1956, l'augmentation des ventes intérieures a été d'une année sur l'autre rapide, tandis qu'augmentait le niveau de vie général, à l'exception de l'année 1953 où un tassement s'observe de part et d'autre. Par contre la stagnation des revenus des ménages en 1958 et 1959 ne marque par une diminution des ventes de voitures, très sensible en 1959.

Comparaison de l'évolution en pour cent des ventes de voitures particulières et commerciales (a) et de l'évolution des revenus des ménages (b) par rapport à l'année précédente.

ANNÉES	VENTES de voitures (a).	REVENUS (b).
	(Pourcentage.)	(Pourcentage.)
1951	+ 36,5	+ 7,2
1952	+ 25,1	+ 3,1
1953	— 2,1	+ 4
1954	+ 18,1	+ 4,2
1955	+ 22,4	+ 6,2
1956	+ 13,6	+ 5,5
1957	+ 5,5	+ 5,3
1958	+ 9,4	+ 0,4
1959	— 5,1	+ 1,1
1960	+ 13,7	+ 5,7

Les obstacles à l'achat de voitures ne peuvent être constitués par les prix de vente, sinon par comparaison avec les revenus. Ces prix, pour les voitures particulières, sont inférieurs à ceux des pays concurrents (cf. annexe 1, § 14). Par contre le crédit à la consommation paraît en France relativement onéreux pour l'achat d'automobile à tempérament.

La réglementation actuelle du crédit à la consommation impose un versement à l'origine de 25 p. 100 et le paiement du solde en un délai maximum de 24 mois : ces conditions, valables pour les achats de voitures neuves, constituent un assouplissement des conditions antérieures imposées en 1957 — 15 mois de crédit (1) maximum avec 35 p. 100 de versement initial — mais elles sont moins libérales que celles qu'avait accordées la Grande-Bretagne en 1959-1960 — 5 p. 100 de versement initial et durée de crédit de 3 ans — et qui avaient déterminé une progression importante des achats.

On peut noter, en ce qui concerne la France, trois faits :

— d'une part, le crédit automobile est peu développé : le montant des « en cours » ne représenterait au 31 décembre 1960 que 25 p. 100 des ventes intérieures de l'industrie automobile ;

— en second lieu, et ce fait explique sans doute le précédent, le coût du crédit est assez élevé et, compte tenu des droits et taxes incombant à l'emprunteur, implique une majoration totale du prix d'achat de l'ordre de 6 p. 100, 10 p. 100 ou 15 p. 100 suivant que le remboursement se fait en 12, 18 ou 24 mensualités ;

— troisième remarque, le consommateur, client du crédit automobile, préfère les plus longs délais de paiement : pour les ventes des voitures neuves durant le premier trimestre de 1961, 17 p. 100 des acheteurs ont demandé moins de douze mois de délais de paiement, mais 25 p. 100 douze mois et 34 p. 100 vingt-quatre mois. Or le délai maximum est de deux ans et demi en Italie et en Allemagne, de trois ans en Grande-Bretagne.

Il est donc permis d'avancer qu'en France le crédit à la consommation constitue moins que dans d'autres pays un facteur de promotion des ventes et que son rôle dans le marché intérieur de l'automobile est restreint.

*
* *

Les obstacles à l'utilisation des véhicules automobiles ont certainement un rôle plus décisif : fiscalité excessive, insuffisance de l'infrastructure — réseau routier et autoroutier, parkings urbains.

Pour étudier la fiscalité spécifique qui pèse sur l'utilisation de l'automobile, il faut exclure les impôts de droit commun qui frappent toutes les industries (T. V. A., patentes, taxes locales taxe de 5 p. 100 sur les salaires) (2), et ne prendre en considération que les impôts particuliers concernant l'utilisation de l'automobile. En ce qui concerne les voitures particulières, ils comprennent les taxes sur les cartes grises et les permis de conduire (17 milliards en 1960), la vignette (40 milliards en 1960), la surtaxe sur les voitures des sociétés (3 milliards en 1960), la taxe sur les véhicules de transport de marchandises (18 milliards en 1960), surtout les taxes sur l'essence, le gas-oil et les lubrifiants auto.

Bien que le prix hors taxes soit inférieur à la moyenne européenne, le prix de l'essence à la pompe est en France le plus élevé, ainsi que le montre le tableau suivant, du fait des taxes très importantes qui le frappent et constituent les trois-quarts du prix de vente du litre d'essence (en nouveaux francs) :

PAYS	PRIX du litre d'essence.	POURCENTAGE des taxes dans le prix.
	(1er février 1961.)	
France	0,98	74,9
Italie	0,76	72,7
Belgique	0,76	67
Allemagne de l'Ouest	0,70	53,6
Suède	0,69	56,9
Grande-Bretagne	0,62	60
Pays-Bas	0,59	60
Suisse	0,51	55,5

Sur la base des prix pratiqués dans ces huit pays, le prix français s'établit à 40 p. 100 au-dessus du prix moyen européen. Quant au prix du gas-oil il est à peu près supérieur de 28 p. 100 à la moyenne européenne, et sa taxation est en pourcentage de son prix supérieure à celle des pays européens.

PAYS	PRIX du litre de gas-oil.	POURCENTAGE des taxes dans le prix.
	(1er février 1961.)	
France (moyenne des prix minimum et maximum)	0,67	65,5
Italie	0,59	68,7
Belgique	0,28	22,4
Allemagne de l'Ouest	0,67	51,5
Grande-Bretagne	0,64	59,1
Pays-Bas	0,20	3,5
Suisse	0,44	46,1

Le revenu total des taxes spécifiques sur les essences et le gas-oil de consommation auto s'est élevé à 590 milliards d'anciens francs en 1960 (soit près de 10 p. 100 des recettes du budget général de l'Etat).

L'ensemble de la fiscalité spécifique, concernant les véhicules automobiles, a constitué une masse de 601,2 milliards en 1960. Il est inutile d'insister sur le rôle de freins à l'utilisation des véhicules qu'impose une fiscalité aussi lourde ; celle-ci explique à la fois la réduction unitaire de la circulation, déjà notée, la prédominance des petites cylindrées dans la production française de voitures particulières (cf. annexe 1, § 9) et la fabrication de véhicules aux moteurs moins puissants en ce qui concerne les poids lourds (ibid. § 21).

Le marché intérieur français est ainsi entravé par une fiscalité qui considère le véhicule automobile comme un article de luxe. Le taux élevé des primes d'assurance - automobile exerce de même un rôle de freinage.

L'infrastructure routière, l'état des sorties et des dégagements urbains et le problème des parkings urbains constituent des obstacles aussi importants à l'utilisation de l'automobile. On se bornera ici à rappeler certains des éléments essentiels d'une situation qui a été étudiée dans le détail par le rapport de M. Boucoiran présenté au Conseil économique et social en novembre 1960 et du rapport pour avis qu'il a présenté le 21 septembre à la section de la production industrielle (annexe 2).

Statistiquement, la situation du réseau routier pourrait paraître satisfaisante : disposant de 720.000 kilomètres de routes, dont 80.000 kilomètres de routes nationales, la France bénéficierait du « maillage routier » le plus dense du monde : 120 kilomètres pour 100 kilomètres carrés, contre 100 en Allemagne de l'Ouest, 50 en Grande-Bretagne et 30 en Italie ; rapporté à la population le kilométrage de routes comporte pour 1.000 habitants 16 kilomètres en France, 6 en Grande-Bretagne, 5 en Allemagne, 4,5 en Italie.

En fait, l'insuffisance du réseau routier français est grave à un triple titre. Le petit kilométrage des autoroutes, souvent

(1) Délai fixé à 18 mois en juillet 1959, à 24 mois en août 1959, à 21 mois en février, à 24 mois en octobre 1960.

(2) Environ 250 milliards en 1958 et 300 milliards d'anciens francs en 1959.

souligné, est gênant sans être peut-être essentiel dans l'immédiat : au 1er janvier 1960, 160 kilomètres, soit respectivement quinze, six et quatre fois moins que les kilomètres d'autoroutes utilisées en Allemagne de l'Ouest, en Italie et aux Pays-Bas. Mais surtout, sur les 80.000 kilomètres de routes nationales, on en compte près de la moitié qui ont une largeur insuffisante en fonction de leur trafic (les trois quarts ont une largeur inférieure à 7 mètres). Enfin, beaucoup de grands itinéraires comportent des goulots d'étranglement, passages à niveau, ponts étroits, traversées resserrées ou tortueuses de localités, sans compter des rayons de courbure trop courts et des profils bombés. L'insuffisance des crédits alloués à l'investissement routier, et même à l'entretien des routes, explique cette situation : créé par la loi du 30 décembre 1951, le fonds d''investissement routier n'a pu disposer de 1953 à 1959 que de 43 p. 100 des ressources qui auraient dû lui être affectées légalement.

Dans les villes et autour des villes l'insuffisance de la voirie urbaine et des voies de dégagement constitue un obstacle encore plus grave à la circulation automobile ; les parkings posent un problème d'autant plus grave que le stationnement des voitures le long des voies urbaines entrave l'écoulement des véhicules selon la capacité de chaque voie : pour plus de 1.200.000 véhicules dans la Seine, on ne compte que 276.000 places de garage et une capacité de stationnement de 200.000 ; le rapport de M. Boucoiran qui donne ces chiffres ajoute : « il semble que d'après les rares études effectuées sur les besoins en parking dans le centre de Paris, que le déficit actuel peut être grossièrement estimé à 150.000 places environ ». La continuation et, *a fortiori*, l'aggravation de cette situation constitueraient une entrave décisive à l'utilisation de l'automobile dans les grandes villes, notamment dans la région parisienne ; or, le département de la Seine représente un peu plus de 20 p. 100 du marché intérieur français de l'automobile.

La stagnation et les difficultés de l'exportation.

Industrie exportatrice par excellence (cf. annexe 1, § 3) l'industrie automobile française dépend dans sa production des progrès de l'exportation.

Trois périodes peuvent se distinguer dans l'histoire récente de l'exportation française de véhicules automobiles. Jusqu'en 1956, la France n'a été qu'assez modestement exportatrice, tant étaient grands les besoins intérieurs et les délais de livraison : 199.000 véhicules exportés en 1956.

De 1957 à 1959 l'exportation augmente très rapidement pour atteindre 603.000 véhicules en 1959. C'est là le résultat des efforts des constructeurs, mais aussi l'effet d'une situation particulière du marché de l'automobile aux Etats-Unis ; les grands constructeurs des Etats-Unis ont cru pouvoir continuer à produire des voitures lourdes et coûteuses, alors que les besoins et les désirs de cette clientèle changeaient ; celle-ci s'est ainsi repliée non seulement sur la production de la petite société américaine, American Motor, qui commence en 1956 à fabriquer des voitures « compact » (dont la production quadruple d'ailleurs en quatre ans), mais aussi sur les constructeurs européens qui lui offraient des voitures mieux adaptées à ses besoins ; de là le boom des exportations européennes vers les Etats-Unis ; la France y prend part, portant ses exportations aux Etats-Unis et au Canada de 8 p. 100 des ventes européennes à cette région en 1956 (12.200 véhicules) à 25 p 100 en 1959 (200.300). Les exportations françaises ainsi stimulées augmentent très rapidement.

Exportations françaises (voitures particulières et dérivées).

PAYS	1956		1958	
Etats-Unis et Canada	12.000		200.300	
C. E. E.	40.500		129.100	
Allemagne de l'Ouest		6.000		55.600
Italie		1.400		5.400
Union belgo-luxembourgeoise		28.400		57.900
Pays-Bas		4.600		10.300
Zone franc	45.200		71.900	
Reste du monde	64.700		103.300	
Dont :				
Grande-Bretagne		2.900		21.300
Suède		6.800		10.600

L'offensive des constructeurs européens aux Etats-Unis appelait de la part de l'industrie américaine une contre-offensive qui, en 1960, provoque, à la suite du succès des voitures « compact » aux Etats-Unis, une baisse profonde des exportations européennes. 1960 marque ainsi dans les exportations françaises d'automobiles une troisième étape, qui se caractérise par deux faits :

Premier fait. — Les exportations françaises vers l'Amérique du Nord diminuent de près de moitié, amenant une baisse de la production de ceux des constructeurs qui avaient expédié vers les Etats-Unis des contingents notables de leur production. (87.000 voitures particulières et dérivées exportées dans cette direction en 1960, soit 17 p. 100 de l'exportation française au lieu de 36 p. 100 en 1959.)

Deuxième fait. — La France poursuit un vigoureux effort pour maintenir ou développer suivant les cas, ses exportations d'automobiles vers d'autres pays, ce qui permet de compenser la chute des exportations vers les Etats-Unis.

Vis-à-vis de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne de l'Ouest, elle tire parti de circonstances exceptionnelles : ces deux pays, qui avaient depuis quelques années fortement développé eux aussi leurs ventes aux Etats-Unis, avaient quelque peu négligé leurs marchés intérieurs, et la France peut y développer ses ventes. De plus, l'achat des voitures est amplifié en Grande-Bretagne en 1959-1960 par des conditions très libérales de crédit à la consommation. Vis-à-vis de l'Allemagne de l'Ouest, la France bénéficie de conditions douanières, dont l'Allemagne ne bénéficiait pas vis-à-vis de la France : à l'entrée en Allemagne, les importations de voitures ne sont pas contingentées et elles sont frappées d'un droit de douane de 13 p. 100, alors que pour l'entrée des véhicules allemands en France les droits de douane sont supérieurs du double et, en 1959 encore, les contingents étroits. La France peut donc en 1960 à peu près maintenir ses ventes à l'Allemagne et augmenter ses ventes à la Grande-Bretagne.

D'autre part, vis-à-vis de la zone franc et d'autres clients importants, comme l'Union belgo-luxembourgeoise, un effort réel de promotion des ventes permet de les accroître sensiblement.

Résultat : au total, en 1960, la France peut maintenir son niveau d'exportations de 1959 à quelques centaines de véhicules près : 561.000 véhicules. Cette situation a néanmoins pesé sur l'expansion générale de la production et créé des décalages entre les constructeurs français au détriment de ceux qui, en 1959, avaient beaucoup exporté aux Etats-Unis (1).

Répartition des ventes de voitures particulières et dérivées.

PAYS	1960		DIMINUTION ou augmentation par rapport à 1959.
			P. 100.
Etats-Unis et Canada	87.000		— 56,6
C. E. E.	145.200		+ 12,5
Allemagne de l'Ouest		43.000	— 18,6
Italie		26.300	+ 73
Union belgo-luxembourgeoise		66.600	+ 28,8
Pays-Bas		9.300	
Zone franc	74.300		+ 3,3
Reste du monde	98.100		
Dont :			
Grande-Bretagne		37.700	+ 77
Suède		9.900	— 7,1

Il ne semble pas que la troisième étape — celle de 1960 — se continue en 1961. Déjà l'écart entre les exportations françaises des deux semestres de 1960 était préoccupant — les 3/5 des exportations ont été faits durant le premier semestre — encore qu'une partie de la diminution des ventes extérieures au cours du deuxième semestre puisse être imputée au caractère saisonnier du marché de l'automobile. Seule l'évolution des ventes dans les premiers mois de 1961 permet un diagnostic.

Or, durant les six premiers mois de 1961, les exportations de véhicules automobiles n'ont porté que sur 244.000 unités, contre

(1) Ainsi en 1960 par rapport à 1959, Simca a diminué sa production de 9,6 p. 100 ; Renault a accru la sienne de 1,3 p. 100 ; Peugeot et Citroën augmentaient les leurs respectivement de 12,2 p. 100 et 7,6 p. 100 (voitures particulières).

343.000 durant la période correspondante de 1960, soit une chute de 29 p. 100.

Cette diminution était prévisible : outre un nouvel abaissement des ventes aux Etats-Unis (1), le phénomène de compensation qui avait joué en 1960 est maintenant contrecarré par les réactions allemandes et britanniques : les constructeurs de ces pays, vendant eux aussi beaucoup moins aux Etats-Unis, se sont intéressés davantage à leurs marchés intérieurs où l'importation en provenance de France avait pris en 1959 et 1960 une place notable. Une baisse importante des exportations sur l'Algérie — 55.000 véhicules en 1960 — a exercé une action dans le même sens. Enfin, dans le cadre de la C. E. E., le maintien par l'Italie de droits de douane (variant de 24,5 à 31,5 p. 100) et de contingentement, vis-à-vis des partenaires du Marché commun, gêne l'expansion des ventes de voitures françaises à l'Italie.

Lors de son audition par la section, le directeur des industries mécaniques a estimé à 480.000 l'ordre de grandeur des exportations françaises pour 1961. Il faut en tout cas ajouter une certaine reprise des exportations à partir d'avril 1961 (avril : 40.555 unités ; mai : 45.160 ; juin : 48.071).

L'augmentation des importations.

Dans l'explication de l'état actuel de la construction automobile française ce troisième facteur pourrait apparaître accessoire : il faut néanmoins noter que, négligeable il y a quelques années, l'importation est montée de près de 14.000 véhicules en 1959, à 30.000 en 1960 ; elle a marqué, pendant le premier semestre de 1961, une hausse de 204 p. 100 sur la période correspondante de 1960 (2).

L'augmentation de l'importation s'explique surtout par le désarmement commercial dans le cadre du Marché commun, par l'accélération unilatérale du désarmement douanier décidée par la France le 1er avril 1961, et par les sacrifices des constructeurs étrangers pour pénétrer sur le marché français. Alors qu'ils étaient en 1958 de 30 p. 100, les droits de douane, baissés à 24 p. 100 en 1960, 21 p. 100 le 1er janvier 1961, sont depuis le 1er avril 1961, sur les voitures particulières importées de la C. E. E., de 18 p. 100 et de 19,5 p. 100 sur les véhicules utilitaires tout en restant de 29 p. 100 sur les voitures particulières et sur les véhicules utilitaires importés de pays tiers ; d'autre part le contingentement, qui subsiste jusqu'à la fin de 1961 pour les poids lourds, a été supprimé sur les voitures particulières depuis le 1er janvier 1960.

***

Les difficultés qui se sont dévoilées depuis 1959-1960 concernent la production de voitures particulières et dérivées, mais non pas celle de poids lourds, qui n'a connu dans le proche passé ni une expansion aussi rapide, ni ne connaît maintenant des à-coups de production et d'exportation d'une ampleur comparable, mais au contraire une certaine stabilisation (cf. annexe 1, § 18).

Cette industrie se heurte néanmoins à des obstacles qui en limitent, de manière plus permanente, l'expansion.

Certains d'entre eux sont certes communs aux causes actuelles des difficultés qui frappent la construction de voitures particulières et dérivées : fiscalité et insuffisance du réseau routier (cf. annexe 1, § 19). Il s'y ajoute certains problèmes spécifiques, tenant à des incertitudes techniques et commerciales sur l'avenir (ibid., § 20), à des difficultés particulières d'exportation (ibid., § 21), et à la concurrence sur le marché national (ibid., § 22).

L'essentiel de ce chapitre a certes été consacré à celle des fabrications d'automobiles, pour laquelle on avait prononcé le terme de « crise ». Il conviendra cependant, en examinant les remèdes à apporter à la situation actuelle, de ne pas omettre ceux susceptibles d'améliorer la position de l'industrie des poids lourds, qui, pour être entourée de moins de publicité, n'en fait pas moins 15 p. 100 du chiffre d'affaires de la profession.

(1) Les Etats-Unis n'ont importé, durant le premier semestre de 1961, que 135.058 voitures étrangères (soit 43 p. 100 du nombre de voitures importées durant le premier semestre de 1960). Le recul français est net (15.490 voitures, 23 p. 100 de 1960, premier semestre), celui des importations en provenance de Grande-Bretagne (8.947, 8 p. 100 de 1960) et d'Italie (1.514, 8 p. 100) est beaucoup plus important. Les exportations canadiennes, suédoises, japonaises vers les Etats-Unis ont également baissé ; seule l'Allemagne de l'Ouest a maintenu ses ventes (101.958, 101 p. 100 de 1960).

(2) 36.660 voitures particulières, dont 40,3 p. 100 d'Italie, 43,7 p. 100 d'Allemagne, 10,4 p. 100 de Grande-Bretagne et 3,3 p. 100 des Etats-Unis.

***

L'analyse des difficultés actuelles, à laquelle ce chapitre est consacré, conduit à plusieurs observations.

Dans la mesure où la prospérité de la construction automobile est liée au développement du marché intérieur, son avenir dépend des solutions apportées aux difficultés signalées en matière de fiscalité, d'infrastructure routière et de pouvoir d'achat.

Solidaire maintenant, plus que par le passé, de l'exportation, et de plus en plus exposée à la concurrence étrangère, cette industrie dépend aussi dans son avenir du niveau de ses exportations et de celui des importations concurrentes.

Mais il ne servirait de rien d'étudier, uniquement en fonction des conditions actuelles, des remèdes de nature à neutraliser, au moins partiellement, les difficultés récentes. Ces remèdes en effet ne peuvent valablement être envisagés que dans la mesure où apparaissent, avec une relative clarté, les perspectives d'avenir de l'industrie automobile française.

CHAPITRE II

LES PERSPECTIVES D'AVENIR DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Les informations, recueillies par la section, situent le programme de l'industrie automobile française pour 1965, au terme du IVe plan, aux objectifs suivants :

1. La production de voitures particulières et dérivées serait de l'ordre de 1.850.000 en 1965, soit une augmentation de 42 p. 100 sur 1960.

Sur ce total, celle de voitures particulières serait de l'ordre de 1.650.000, soit une augmentation de plus de 500.000 voitures par rapport à 1960.

L'augmentation de la production de véhicules utilitaires dérivés serait en valeur absolue beaucoup plus faible parce que, d'abord, les concurrences allemande, italienne, et même britannique, dans ce domaine, assez faibles jusqu'à maintenant, peuvent devenir plus sérieuses ; en outre, les moteurs de petite cylindrée des voitures particulières, qui équipent les véhicules dérivés, peuvent être jugés trop peu puissants, pour la charge utile, par les acheteurs étrangers.

2. Les prévisions sont à la fois plus vagues et plus aléatoires pour les poids lourds, compte tenu des incertitudes qui pèsent sur l'avenir de leur fabrication (et qui ont été signalées plus haut) ; dans la meilleure hypothèse une augmentation de 33 p. 100 sur 1959 serait envisagée, sinon cette fabrication pourrait rester à son niveau actuel, ou même diminuer sensiblement.

3. L'écoulement de la production de voitures particulières et dérivées serait assuré en 1965 pour un million de véhicules sur le marché intérieur, pour 750.000 à 850.000 par l'exportation.

La réalisation de ce programme suppose donc deux conditions : d'une part, un accroissement du marché intérieur qui absorberait en 1965, compte tenu des prévisions d'importation pour cette année — 120.000 — 1.120.000 véhicules, ce qui impliquerait une augmentation des ventes intérieures de près de 50 p. 100 en 1965 par rapport à 1960, d'autre part, une expansion des exportations en 1965 — 750.000 à 850.000 véhicules — soit une augmentation de l'ordre de 50 p. 100 par rapport à 1960.

Les prévisions de ce programme sont-elles compatibles avec les possibilités d'évolution du marché intérieur et de l'exportation ?

Les perspectives d'évolution du marché intérieur.

Ce problème a déjà été examiné dans l'étude présentée par la section des investissements et du plan sur le rapport de M. J. Delors, le 23 février 1960 ; cette « éude de la consommation des particuliers au cours des prochaines années » s'appuyait elle-même sur des examens prospectifs faits par le CREDOC et le SEEF, qui envisageaient, en partant de trois hypothèses de croissance de revenu intérieur brut — 4 p. 100, 5 p. 100, 6 p. 100 — la consommation des ménages en 1965, puis, compte tenu des autres éléments de l'équilibre économique, déterminaient les taux d'accroissement de consommation par tête dans chacune des trois hypothèses indiquées ci-dessus pour le produit intérieur brut. Depuis que ces études ont été établies, le Gouvernement a décidé, dans le cadre du 4e plan, une prévision d'augmentation du produit intérieur brut intermédiaire entre l'hypothèse forte et l'hypothèse moyenne ; la consommation par tête pourrait aussi augmenter d'un peu plus de 5 p. 100 d'ici 1965.

Les conclusions qui peuvent actuellement en être tirées en ce qui concerne la « capacité d'absorption » du marché

intérieur, seraient pour les voitures particulières proches de 900.000 voitures en 1965 (cf. étude de M. Delors, p. 42). Cette estimation tient compte de la hausse des revenus, donc de l'augmentation des achats de voitures, de l'augmentation légère de la puissance moyenne des voitures achetées, et des tables de mortalité moyenne des voitures qui pourraient situer à 15 ans la « vie » d'une voiture (au lieu de 19 actuellement).

Des prévisions de ce genre appellent plusieurs remarques.

Tout d'abord — on peut l'admettre — sans incitations particulières, la hausse moyenne des revenus d'ici 1965, et le goût de plus en plus prononcé des Français pour l'automobile entraîneront une augmentation des achats d'automobiles par les ménages avec un double déplacement des achats de véhicules à deux roues vers l'automobile de petite cylindrée et des achats de petites cylindrées vers ceux de voitures plus puissantes.

En second lieu, lorsque, de cette appréciation qualitative, on tente de passer à une estimation chiffrée des ventes possibles en 1965, on rencontre des éléments d'incertitude que la partie de l'étude de M. Delors consacrée à l'automobile n'a d'ailleurs pas cherché à dissimuler : incertitude sur la situation du marché de la voiture d'occasion, incertitude sur le taux de renouvellement du parc, qui dépend lui-même pour une part du taux d'utilisation annuelle de la voiture, donc à la fois du prix de l'essence, des possibilités de parkings et de la politique d'infrastructure routière. Une capacité d'absorption en 1965 proche de 900.000 voitures particulières ne peut donc représenter qu'une moyenne dans une fourchette assez large.

Troisième remarque : admettons cette moyenne, elle représente, compte tenu de l'importation prévue pour 1965, de la part des véhicules dérivés qui s'écoulera en 1965 sur le marché intérieur, un écart faible par rapport à l'objectif de 1.120.000 voitures particulières et dérivées qui seraient destinées au marché intérieur en 1965. D'autre part, la prévision de 900.000 voitures particulières tient compte d'une diminution du prix de l'essence (cf. Etude, p. 42-43). Enfin, l'objectif de 1.120.000 voitures particulières et dérivées a été prévu en fonction d'un coefficient de motorisation qui se situerait autour de 7,75 p. 100. Or ce pourcentage est supérieur au coefficient actuel — 6,58 p. 100 en 1960. Son augmentation dépend donc d'initiatives dont les deux principales sont la baisse du prix de l'essence (1) et l'amélioration de l'infrastructure.

Les prévisions concernant le marché intérieur des voitures particulières et dérivées supposent donc, à la fois, l'augmentation du revenu des ménages à la cadence qui paraît retenue par le plan, et des incitations destinées à promouvoir davantage l'utilisation de l'automobile et qui relèvent de décisions intérieures françaises seules. Sous la réserve que ces dernières soient prises, la partie du programme prévue pour le marché intérieur paraît réalisable.

Les perspectives d'exportation.

Les prévisions portent sur un chiffre de l'ordre de 750.000 à 850.000 voitures particulières et dérivées qui seraient exportées en 1965. Est-ce possible ? Trois groupes d'éléments méritent examen.

Le premier est constitué par les projets des constructeurs ouest-européens dont on a pu redouter une surproduction européenne d'automobiles pour 1965 — élément capital dans l'appréciation de la situation des marchés de 1965.

Un deuxième élément consiste dans l'avènement ou le développement des concurrences assez vives de la part de constructeurs extérieurs à l'Europe de l'Ouest, la compétition pouvant s'exercer sur les marchés extérieurs et, dans certains cas également, sur les marchés de l'Europe de l'Ouest elle-même.

(1) Si l'incidence d'une baisse du prix de l'essence ne doit pas être surestimée, les expériences récentes, suisse et italienne, montrent néanmoins une influence réelle. En Suisse, de 1953 à 1956, une baisse de l'essence qui fut au total de 20 p. 100 a entraîné une augmentation de consommation de 51 p. 100. En Italie l'essence qui coûtait 135 lires le litre jusqu'en mai 1959 a subi quatre baisses, le 15 mai 1959 (125 lires), le 19 mars 1960 (120 lires), le 22 mai 1960 (100 lires) et le 1er février 1961 (96 lires) : l'automobiliste parcourant 5.000 kilomètres par an, avec une consommation de 8 litres au 100, a réalisé en 1960, par rapport à 1958, une économie annuelle de l'ordre de 112 nouveaux francs ; au total, en 1960, la consommation d'essence auto a augmenté de 24 p. 100 par rapport à 1959, le parc des voitures à utilisation civile de 22 p. 100 et les immatriculations de voitures particulières de 50 p. 100. Il convient certes de souligner qu'en 1960 l'expansion importante de l'économie générale et le tourisme exceptionnel suscité par les jeux olympiques ont joué un rôle dans ces progrès de l'automobile. Ceux-ci ont toutefois continué durant le premier trimestre de 1961, où l'on observe une progression de 58 p. 100 du nombre des immatriculations par rapport à la période correspondante de 1960. On ne peut donc dénier aux baisses sur l'essence un rôle notable dans l'évolution de l'utilisation de l'automobile en Italie.

Enfin, face à ces menaces et compte tenu du désarmement douanier dans le cadre de la C. E. E., une incertitude subsiste sur le caractère compétitif des prix français, par rapport à ceux de la concurrence.

La menace de surproduction en Europe de l'Ouest.

En 1960, les pays constructeurs de l'Europe occidentale ont produit plus de 5 millions de véhicules automobiles (1).

En 1965, les projets actuel — dont certains déjà en cours de réalisation — prévoient une expansion considérable des *capacités de production* : le programme allemand porte sur 3 millions de véhicules en 1965, le programme britannique sur 3 millions, celui de l'Italie sur 1.500.000 ; selon les informations communiquées au Conseil et basées sur les besoins de l'industrie automobile en produits sidérurgiques (tels qu'ils ont été indiqués à la C. E. C. A.), les programmes de *production effective* pour 1965 sont toutefois inférieurs aux capacités prévues :

Allemagne de l'Ouest 2.500.000 véhicules, Italie 1 million, Grande-Bretagne 2.200.000 au maximum. D'autres pays ouest-européens prévoient eux aussi une expansion moindre en valeur absolue, mais sensible, de leur production : Suède, Autriche, Espagne, par exemple (200.000 pour la Suède au lieu de 114.000 en 1960).

Cette expansion découlerait à la fois des investissements décidés par les constructeurs nationaux de chaque pays et de ceux des sociétés américaines ayant des filiales en Europe. Ainsi, dans le premier cas, Volkswagen, qui pour l'exercice 1960-1961 a investi 73 milliards d'anciens francs, augmente ses istallations pour porter sa production journalière de 3.900 unités en mai 1961 à 4.500 dès avril 1962. Fiat a pour 1961 un programme de 450 millions de nouveaux francs.

Quant aux investissements américains en Europe de l'Ouest, ils visent à riposter à l'offensive commerciale ouest-européenne, en tirant parti à la fois du coût plus bas de la main-d'œuvre européenne et du degré très automatisé de la technique américaine, perfectionnée à coup d'investissements massifs et permise par la production de grande série. De là, deux objectifs : compte tenu de la saturation du marché des Etats-Unis, utiliser, par des filiales travaillant en Europe, la main-d'œuvre européenne pour construire des véhicules destinées à l'exportation hors d'Europe et de l'Amérique du Nord — ce qui concerne directement la capacité d'exportation des constructeurs européens eux-mêmes —, deuxième objectif : concurrencer les constructeurs européens sur leurs propres marchés intérieurs, en fabriquant, à partir d'usines américaines implantées en Europes, des voitures susceptibles d'intéresser la clientèle européenne, c'est-à-dire, à défaut de la « compact » vendue trop cher, des petites voitures ; ainsi Ford lancerait dès 1962 une petite voiture, la « Cardinal » fabriquée en Europe ; sur le marché européen, la General Motors envisagerait aussi la construction d'une autre voiture de petite cylindrée.

Pour réaliser cette politique, les constructeurs américains disposent de deux moyens : d'abord leurs usines d'assemblage européennes, notamment dans le Bénélux (Amsterdam, Anvers), la Belgique a d'ailleurs obtenu que le futur tarif extérieur commun de la C. E. E. soit plus bas pour les éléments destinés à l'assemblage que pour les voitures (19 p. 100 au lieu de 29 p. 100). Le deuxième moyen est le contrôle surtout par la General Motors et Ford d'une partie notable de la production européenne : Ford Amérique a racheté la Ford Motor Co de Dagenham et General Motors est propriétaire à 95 p. 100 de Vauxhall (Luton), ces deux sociétés produisant ainsi 40 p. 100 de la production britannique de 1960; en Allemagne, Ford détient 99 p. 100 des Ford-Werke de Cologne et General Motors 56 p. 100 d'Opel (Rüsselheim) : 28 p. 100 de la production allemande de 1960.

A partir de ces deux bases, les grands constructeurs américains ont établi des programmes importants d'investissements en dehors des Etats-Unis pour les années 1961 à 1963 : ils s'élèveraient à 500 millions de dollars pour General Motors, à 350 millions de dollars pour Ford (2), ce qui permettrait de mettre notamment en service de nouvelles usines Ford près de Liverpool et dans la Ruhr, et General Motors dans la Ruhr. La Ford anglaise porterait ainsi sa capacité de production de 850.000 voitures à 1.400.000 et Vauxhall de 300.000 à 400.000.

Dans l'état actuel des prévisions des constructeurs pour 1965, pour les quatre grands constructeurs d'Europe occidentale, leur production globale représenterait, France incluse, environ 7.800.000 véhicules automobiles en 1965 ; compte tenu des petits producteurs européens, la construction ouest-euro-

(1) 5.200.000 : l'assemblage n'est pas compris (450.000).

(2) Il s'agit là de programmes globaux d'investissements, qui ne concernent pas seulement l'Europe de l'Ouest.

péenne de véhicules automobiles dépasserait 8 millions en 1965, ces chiffres ne devant être admis que comme des ordres de grandeur.

Quant à la capacité d'absorption de l'Europe de l'Ouest en 1965, elle doit certes se développer en rapport avec l'élévation du pouvoir d'achat, l'accroissement de la population, les taux de renouvellement des parcs de voitures automobiles. Les débouchés européens de l'industrie européenne de l'automobile seraient de l'ordre de 5 millions de voitures particulières selon certaines informations. Compte tenu des exportations, les programmes de production, s'ils ne sont pas dépassés, ne paraissent pas créer pour 1965 une menace de surproduction.

Ceci posé, quelques remarques s'imposent :

a) Les constructeurs européens, à l'exclusion des constructeurs français, envisagent, ou paraissent envisager, des capacités de production bien supérieures à leur production effective de 50 p. 100 en Italie, de 40 p. 100 en Allemagne, contre des marges entre capacité et production de 10 à 15 p. 100 en France. La France peut y gagner une meilleure sécurité de l'emploi et une meilleure utilisation de son équipement ; inversement elle peut y perdre des ventes lors des pointes de la demande ;

b) Du fait de cet inconvénient possible, et compte tenu des variations saisonnières des ventes, la construction automobile française aura avantage à moduler sa production au cours de l'année, de manière à être en mesure de faire face au maximum aux pointes de la demande intérieure, certes, mais aussi extérieure ;

c) Au cas où, dépassant leurs prévisions actuelles de production effective, les constructeurs européens, ouest-allemands, italiens et britanniques tendraient à utiliser davantage leur capacité prévue de production, et où, de ce fait, une menace de surproduction se dégagerait, une coopération des constructeurs serait indispensable à l'échelon européen pour pallier cette menace et en éviter les incidences sociales et économiques.

Le développement des concurrences extra-européennes.

Jusqu'à maintenant l'industrie automobile a surtout été concentrée en Amérique du Nord et en Europe de l'Ouest (90 p. 100 de la production de 1960). Mais les projets concernant l'industrie automobile française et européenne ne peuvent faire abstraction de trois faits : les progrès du Japon, ceux de l'U. R. S. S. et des démocraties populaires, la création d'une industrie automobile dans plusieurs pays sous-développés en voie de développement.

Le Japon, dont la production restait faible, jusqu'en 1955, l'a, en 6 ans, multiplié par 8 (481.000 véhicules en 1960, dont un tiers de voitures particulières). Or, d'une part, il envisage de porter sa production à 1.200.000 véhicules en 1970, dont 500.000 destinés à l'exportation, d'autre part, son industrie automobile bénéficie, dans son prix de revient, de charges salariales faibles qui représentent exactement la moitié de la charge salariale pesant sur l'industrie automobile française. S'il n'est pas certain, du fait de la protection géographique dont elles jouissent, que les industries françaises et européennes soient concurrencées sur leurs propres marchés intérieurs par l'industrie automobile japonaise, en revanche celle-ci aura la possibilité de leur enlever des marchés non seulement en Asie, mais aussi en Afrique, voire en Amérique latine.

Les démocraties populaires se sont créé des industries automobiles encore modestes (71.000 véhicules en 1960, en Tchécoslovaquie, le producteur le plus important) ; mais l'U. R. S. S. a, depuis des années, beaucoup plus développé sa construction de véhicules utilitaires dont elle est (avec 412.000 unités) le troisième producteur mondial, et notamment celle de poids lourds, et tout récemment a nettement augmenté celle de voitures particulières — qui a doublé de 1959 à 1960 (264.000). Il ne semble pas, compte tenu de l'importance réduite du parc automobile soviétique et de la production encore modeste de voitures particulières, qu'une concurrence soit à envisager dans ce domaine dans les années à venir (1). Il peut, par contre, en aller différemment pour les camions étant donné les méthodes de vente et de prix de vente très différentes des nôtres pratiquées par l'U. R. S. S.

Quant aux pays sous-développés en voie de développement, la plupart ont surtout des usines de montage ; mais, pour économiser les devises, pour employer davantage de main-d'œuvre, plusieurs d'entre eux exigent l'incorporation, dans une proportion croissante, de pièces et d'éléments de fabrication nationale, si bien que les usines initiales de montage tendent à devenir des entreprises de construction partielle et que ces dernières deviennent progressivement des usines de fabrication locale sous licence. Parallèlement, un important développement du nombre de véhicules finis s'observe déjà et va s'affirmer davantage. Cette évolution est nette dans plusieurs pays d'Amérique latine, en Afrique du Sud, en Hindoustan, en Australie.

(1) Il faut toutefois signaler un projet d'usine de montage en Belgique pour les voitures du type Moscovitch.

Au Brésil, par exemple, l'industrie automobile date de 1957 ; auparavant, il n'y existait que de petites chaînes de montage de jeeps et de camions ; l'industrie a commencé par le montage ; elle fait appel maintenant uniquement à des éléments nationaux ; partant de 30.000 véhicules en 1957, elle a atteint 133.000 en 1960 et le programme de 1961 porte sur 210.000. Le Brésil a même commencé à exporter non seulement vers l'Amérique latine, Bolivie, Chili, mais aussi vers l'Indonésie et même les Etats-Unis. Le cas de l'Australie est voisin : l'assemblage subsiste, mais la production purement nationale doit passer de 70.000 véhicules en 1960 à 110.000 en 1961.

Les industries européennes ne doivent donc pas ignorer que des marchés, jusqu'alors largement ouverts, peuvent tendre à diminuer d'importance et que, bien plus, certaines des nouvelles productions pourront les concurrencer dans d'autres pays sous-développés.

Incertitude sur la compétitivité des prix de vente français en 1965.

Actuellement, et compte tenu du faible montant des marges bénéficiaires, les prix de vente français (cf. annexe 1, § 14) restent, dans l'ensemble, compétitifs avec quelques variations selon les catégories. L'abaissement des tarifs douaniers et la suppression totale des contingents dans le cadre du Marché commun ne sont donc pas, pour le moment, gênants pour les deux premiers types de véhicules. Par contre, la libération du commerce des poids lourds à la fin de 1961 apporterait à cette branche industrielle des perturbations tant que n'ont pas été levées les incertitudes qui pèsent sur son avenir (cf. annexe 1, § 20).

Dans quelques années, l'industrie automobile française pourrait courir un risque, celui d'une guerre des prix qu'elle pourrait difficilement supporter. Deux raisons interdisent d'exclure cette perspective.

Tout d'abord, l'industrie automobile française a jusqu'à maintenant nettement moins investi que les autres industries ouest-européennes concurrentes (cf. annexe 1, § 16) ; selon les informations données à la section, elle continuerait d'ici 1965 à investir à la cadence d'une cinquantaine de milliards d'anciens francs par an, contre une centaine de milliards en Allemagne de l'Ouest. Dans les années à venir, l'investissement plus important des industries concurrentes — avec, pour certaines d'entre elles, le soutien du capital américain — leur permettra de réduire, toutes choses égales d'ailleurs, le prix de revient des voitures en réduisant les charges de main-d'œuvre (1), ce qui autoriserait, grâce à des marges bénéficiaires plus fortes, à la fois le désendettement et l'augmentation des investissements par autofinancement.

En second lieu, les concurrents pourront utiliser leurs marges bénéficiaires, d'une part, à conquérir des marchés des pays tiers, d'autre part, à baisser leurs prix de vente en France, dont le marché intérieur ne sera plus protégé vis-à-vis des productions automobiles du Marché commun ; dans une perspective de baisse des prix, l'industrie automobile française risquerait de perdre des marchés extérieurs et une partie du marché intérieur.

Conclusion sur le programme d'exportation.

Les prévisions globales quant au programme d'exportation ont donc un caractère doublement aléatoire, dans l'optique d'une probable surproduction, si une procédure efficace destinée à la pallier n'est pas mise en œuvre, et dans l'incertitude concernant une éventuelle guerre des prix, si rien n'est fait du côté français pour la rendre moins nocive.

Les prévisions d'exportations ventilées par pays ou groupes de pays de destination ne nous ont pas été communiquées Les observations suivantes peuvent néanmoins être présentées :

a) Il serait optimiste, compte tenu de la contre-offensive américaine sur le marché nord-américain, de la saturation du marché et de la place que Volkswagen a pu y conserver, d'espérer dans l'avenir y augmenter les ventes sensiblement au-dessus du niveau de 1960. Il serait par contre inquiétant que les ventes françaises y descendent au-dessous du montant minimum compatible avec le maintien et, dans certains cas, avec l'amélioration des services après vente ;

b) En Europe occidentale, la concurrence promet d'être vive sur les marchés britannique et allemand ; il n'est pas impossible que les ventes françaises y diminuent tandis que les importations en provenance d'Allemagne et de Grande-Bretagne augmenteront. Par contre, d'autres pays européens peuvent constituer des marchés en expansion pour l'industrie automobile française.

(1) Celles-ci seraient de l'ordre de 30 p. 100 dans l'industrie automobile allemande ; il n'est pas impossible qu'elles se rapprochent du pourcentage américain beaucoup plus bas.

La Belgique pourrait constituer une zone de ventes importantes, si la concurrence des usines de montage américaines est mesurée.

Des possibilités assez larges sont offertes en Suisse, à un moindre titre en Autriche et en Scandinavie où l'exportation française, encore modeste, paraît susceptible de développements notables.

L'Italie pourrait être un marché nouveau où, du fait d'une protection encore maintenue, mais appelée nécessairement à disparaître, les voitures françaises ont encore peu pénétré, et où les besoins restent et resteront importants, compte tenu du parc existant ;

c) Dans les pays de la zone franc, l'incertitude concernant l'Algérie d'une part, les concurrences européennes, nord-américaine, éventuellement soviétique et japonaise dans le reste de la zone franc d'Afrique, n'autorisent qu'un pronostic de prudence pour les ventes françaises ;

d) Enfin, dans le reste du monde, l'augmentation des besoins ne paraît pas pouvoir être assurée par la seule création d'industries nationales. Certes, les concurrences européennes, nord-américaines, et autres, y seront vives. Avancer un montant d'importations serait faire une prévision hasardeuse. Mais les succès remportés ces dernières années par l'exportation française autorisent, semble-t-il, un optimisme modéré.

Tout compte fait, et en se bornant à ces appréciations qualitatives, on peut en première approximation considérer comme raisonnable un objectif d'exportations françaises de l'ordre de grandeur de celui qui est envisagé, sous plusieurs conditions, et notamment que soit poursuivi et amélioré l'effort de prospection et d'infrastructure commerciales à l'extérieur, que les programmes européens restent dans l'ordre de grandeur actuellement prévu, et que l'exportation s'accompagne d'une expansion du marché intérieur.

CHAPITRE III

PROPOSITIONS POUR UNE POLITIQUE DE L'AUTOMOBILE

Les propositions examinées dans ce chapitre visent, compte tenu des analyses des deux chapitres précédents, à un triple but :

— d'une part, assurer l'harmonisation et la prospérité générale de l'industrie automobile européenne dans son ensemble, en raison de son rôle essentiel dans l'activité économique des pays de l'Europe de l'Ouest ;

— d'autre part, éviter à l'industrie automobile française, dans toute la mesure du possible, les difficultés économiques et sociales, auxquelles elle a été récemment exposée ;

— enfin, la placer dans la meilleure situation compétitive possible d'ici 1965, en tirant le meilleur parti du faible délai qui la sépare d'une concurrence ouverte. Dans un domaine où les prévisions, chiffrées à quatre ans de distance, ne peuvent avoir un caractère de certitude, il n'a pas paru possible d'envisager un terme plus éloigné, pour le moment.

Parmi les moyens, le Conseil a, au cours de ses discussions, envisagé trois types d'actions : l'une sur le plan européen, tendant à promouvoir une coopération internationale dans le domaine de l'automobile, les deux autres sur le plan national, concernant d'une part l'organisation de la production, d'autre part des mesures visant le marché et l'utilisation de l'automobile.

Coopération internationale dans le domaine de l'automobile.

A la suite des informations qui lui avaient été initialement communiquées, le Conseil économique et social avait craint que l'ensemble des programmes envisagés par les constructeurs européens pour 1965 ne conduisît à une surproduction de véhicules automobiles, communément estimée à un excédent de 1.500.000 — 2.000.000 véhicules automobiles en 1965. Dès lors l'idée d'une coopération européenne dans le domaine de l'automobile s'imposait. Les programmes de production effective, qui paraissent actuellement retenus par les constructeurs européens ont modifié ces perspectives, puisqu'ils semblent écarter la crainte d'une superproduction.

Toutefois l'idée d'une coopération internationale n'est pas à écarter pour autant, et ceci pour trois raisons : d'une part, l'augmentation très importante de capacité prévue par les constructeurs étrangers leur ouvre la faculté de dépasser les programmes de production qu'ils envisagent actuellement ; si tel devait être le cas, sans que fussent modifiées par rapport aux prévisions actuelles les perspectives d'écoulement sur les marchés intérieurs et à l'exportation, la menace de surproduction pourrait devenir réelle.

D'autre part, le développement du Marché commun ne permet pas d'isoler l'industrie française des industries voisines, dont elle doit être considérée comme solidaire, et qui ont rencontré comme elle des difficultés. On doit admettre qu'il faut tendre en Europe de l'Ouest à une prospérité générale et que la France est autant sensible aux difficultés des industries voisines qu'à celles de son industrie automobile.

Enfin, dans la concurrence ouverte qui s'instaurera à partir de 1965 dans le cadre du Marché commun, il n'est pas concevable que l'harmonisation des charges pesant sur la construction automobile ne soit pas réalisée à l'intérieur de ce marché.

L'organisation même de cette coopération internationale en Europe de l'Ouest peut, *théoriquement*, se concevoir sous plusieurs formes :

1. La première pourrait être une sorte d'autorité internationale dans le cadre de la C. E. E. qui, entre autres missions, aurait la faculté, en cas de menace de crise ou de crise manifeste, de fixer des quotas de production et d'organiser l'exportation.

Il ne serait pas réaliste de retenir une proposition de ce genre. En effet, l'organisation de l'exportation par une répartition des ventes entre constructeurs est contraire au Traité de Rome (art. 85). En second lieu, il est souhaitable, dans le domaine de l'automobile, de maintenir le libre choix de l'acheteur, la concurrence génératrice de progrès techniques et de baisse des prix, ce qui est contradictoire avec un système de quotas et l'organisation de l'exportation. En troisième lieu une institution de ce genre serait inefficace si la Grande-Bretagne n'y adhérait pas : au surplus on peut être sceptique sur l'acceptation d'une pareille formule par les filiales européennes des constructeurs américains.

2. La deuxième formule pourrait consister dans des accords entre constructeurs eux-mêmes. Ainsi l'accord Renault-Alfa-Roméo institue entre les deux firmes une coopération industrielle et commerciale, comportant la fabrication sous licence et la vente en Italie de la Dauphine par Alfa-Roméo, la vente en France par le réseau commercial Renault des voitures Alfa-Roméo. De même, encore, l'accord de 1961 entre Saviem et Henschel prévoit une coopération étroite des deux firmes pour les études et la fabrication de poids lourds et pour l'utilisation réciproque par les transporteurs de chaque pays des services après vente.

La généralisation de cette formule paraît souhaitable, sous la condition expresse qu'elle reste conforme au traité de Rome (art. 85) ; elle pourrait même être, le cas échéant, améliorée pour aboutir à un partage de la fabrication des divers éléments de véhicules, de manière à permettre l'emploi optimum des équipements de chaque société : dans un domaine voisin, celui des tracteurs, l'accord Fiat-Someca (Simca-industries) pour la fabrication en commun des tracteurs pourrait constituer un précédent intéressant (Fiat fabriquant les moteurs, et Someca le reste du tracteur) ;

Il faut toutefois reconnaître qu'intéressante par l'habitude de coopération qu'elle crée, la formule d'accords particuliers entre deux entreprises européennes ne serait pas suffisante pour faire face à une crise généralisée de surproduction, si elle devait éclater.

3. La troisième formule pourrait être une association européenne de l'industrie automobile. En fait cet organisme existe déjà sous le nom de « Comité de liaison de l'industrie automobile pour les pays de la C. E. E. ». La France qui n'a pas pris l'initiative de sa création y participe activement. Afin d'assurer dans l'industrie automobile la coopération la plus fructueuse, il serait souhaitable, d'une part, que cet organisme soit étendu aux industries automobiles de Grande-Bretagne et de Suède, si, comme il est possible, ces pays adhèrent à la C. E. E. ou concluent des accords d'association avec la C. E. E., d'autre part, que son caractère représentatif fût reconnu par les organisations économiques européennes.

Son rôle pourrait être double :

— examen périodique et fréquent des conditions du marché de véhicules automobiles, tant européen qu'extérieur à l'Europe de l'Ouest, et établissement précis de prévisions conjoncturelles sur l'évolution de la production et du marché ;

— sur la base de cet examen et des prévisions, recommandations de l'association en fonction de la conjoncture.

On peut objecter à cette formule son inefficacité partielle, puisqu'à la limite les recommandations pourront rester lettre morte. Il ne reste pas moins que la publicité donnée à ces prévisions et à ces recommandations pourrait constituer un moyen de pression non négligeable, qu'une société ou un gouvernement, rejetant la recommandation, seraient publiquement placés devant leurs responsabilités. Dans l'état actuel, il serait contraire au réalisme de proposer davantage.

4. La coopération européenne doit s'entendre aussi d'une autre manière ; le traité de Rome a décidé et le désarmement douanier et contingentaire et l'harmonisation des conditions de la production. Or, il serait contraire à son esprit, comme à sa lettre, que le premier groupe de décisions soit appliqué et que le second ne le soit pas.

Il est donc indispensable que, dans les meilleurs délais, soit obtenue l'application des décisions prises sur le calcul des heures supplémentaires et l'égalisation des salaires féminins et masculins et que soient traduites dans le concret les promesses du traité relatives à l'harmonisation des charges sociales et fiscales.

De plus, le traité de Rome constitue un ensemble, dont l'application globale ne peut être éludée ; or, les obstacles, opposés par certains partenaires à la réalisation du Marché commun agricole, permettent de réserver à leurs produits industriels des débouchés préférentiels, dont bénéficie notamment leur industrie automobile — ce qui, du même coup, gêne des exportations automobiles françaises. Dans ce domaine également, l'application du traité ne doit pas être retardée.

Mesures concernant la production de véhicules automobiles.

En ce qui concerne, à l'échelon national, la production de véhicules automobiles, le Conseil a examiné plusieurs problèmes : celui du degré de concentration de l'industrie, celui de l'organisation de la production, celui des types de véhicules et du nombre de modèles, certains aspects sociaux de la production.

La solution à ces problèmes doit s'inspirer, dans l'optique de la lutte ouverte prochaine, d'une considération pragmatique essentielle : assurer à l'industrie automobile française pour 1965 la situation la plus compétitive possible, seule capable d'assurer les meilleures conditions de l'emploi et la meilleure utilisation de l'équipement.

Le problème de la concentration.

L'examen des caractères de l'industrie automobile (annexe 1) a montré deux situations différentes : d'une part, pour les voitures particulières et dérivées, un taux de concentration en France comparable, sinon supérieur, à ceux des deux plus grands pays constructeurs voisins, puisque 98 p. 100 de la production relèvent de quatre entreprises ou groupes (cf. annexe 1, § 11), d'autre part, pour les poids lourds (cf. annexe 1, § 24), une concentration faible, puisque, Berliet mis à part avec 45 p. 100 de la production — tous véhicules utilitaires de plus de 8 tonnes et autocars — une production de l'ordre de 16.000 à 17.000 véhicules se répartit entre dix sociétés, dont six ne construisent que de 0,2 à 2 p. 100 de la production totale.

Or, d'une part, la concentration est souhaitable, notamment par les grandes séries qu'autorisent des unités techniques de production importantes, donc par la réduction du prix de revient qui peut en résulter. D'autre part, une situation de monopole ou de quasi-monopole présenterait l'inconvénient de supprimer l'incitation de la concurrence.

Dans ces conditions, le Conseil économique et social a estimé satisfaisante la concentration actuellement réalisée par les voitures particulières et dérivées. Il considère, par contre, que, dans le domaine des poids lourds, un effort supplémentaire de concentration s'impose sans devoir tendre au monopole ; il recommande cet effort à la profession et, au Gouvernement, les incitations de nature à la favoriser.

Il est, toutefois, d'autres domaines où la concentration doit être recherchée. On a remarqué récemment la tendance de plusieurs constructeurs à l'augmentation des sous-traitances ; à la limite, tel d'entre eux — en schématisant beaucoup — tendrait à se spécialiser dans les études et dans le montage. Il convient de recommander cette tendance et les accords industriels interentreprises, du type Somna, entre Simca et Citroën.

Plus spécialement, la concentration doit se poursuivre dans le domaine des équipements et accessoires, ce qui suppose une normalisation plus précise des types d' « équipements et accessoires » ; ceci permettrait d'en confier, de plus en plus, la fabrication à des firmes indépendantes, qui pourraient, dès lors, produire en grande série.

Le problème de l'organisation de la production.

Certains membres du Conseil économique et social ont posé la question d'une planification autoritaire de l'industrie automobile à l'échelon national, avec répartition fixée des types de voitures entre les constructeurs ; cette politique, en 1945, s'était concrétisée dans le plan Pons.

Notons d'abord que la situation s'est totalement modifiée en seize ans : il ne s'agit plus maintenant de reconstituer rapidement un parc détruit par la guerre, et l'Etat ne dispose plus des moyens de pression d'alors pour la répartition des matières premières et de l'énergie.

En second lieu, il paraît difficile, dans un système de planification indicative, qui fixe des objectifs reconnus souhaitables mais laisse aux entreprises et aux *professions* le choix des moyens, d'imposer à l'industrie automobile un traitement spécial que ne justifient ni les difficultés récentes, justiciables de remèdes spécifiques (cf. plus loin), ni les perspectives à venir du marché.

En troisième lieu, une pareille méthode ne bénéficierait pas de l'adhésion des constructeurs ; la spécialisation de chacun d'entre eux, dans un ou quelques types de véhicules, comporte, en effet, pour l'entreprise un risque commercial grave par suite des changements toujours possibles des désirs de la clientèle. Il ne serait pas réaliste de préconiser une méthode que l'absence d'adhésion des constructeurs rendrait, en fait — l'expérience du plan Pons l'a prouvé — caduque.

Le problème des types de véhicules.

Il revêt plusieurs aspects.

Premier aspect. — On a montré dans l'annexe 1 (§ 9) la prédominance des voitures de petites cylindrées dans la construction automobile française ; or, la construction automobile française entend continuer et augmenter ses ventes en Europe, et il semble bien que la demande européenne concernera de préférence des voitures moyennes de 7-8 CV. La préférence donnée en France à la construction de la petite voiture, explicable surtout par le coût élevé de l'essence, ne peut se maintenir, sous peine de compromettre les exportations. La solution dans ce domaine n'appartient pas aux constructeurs, mais à l'Etat, dont dépend la taxation des carburants-autos. De ce point de vue, une diminution des taxes sur les carburants-autos (qui sera examinée plus loin) permettrait à la fois de fabriquer davantage de voitures moyennes et de construire pour les voitures particulières des moteurs plus puissants — ce qui permettrait une plus large exportation des véhicules utilitaires dérivés.

Deuxième aspect. — Celui du nombre des modèles de voitures particulières. On a montré dans l'annexe 1 (§ 9) l'existence d'une rationalisation de fait et le nombre actuellement réduit de modèles construits en France, comparé à ceux des pays voisins. Plusieurs membres du conseil se sont inquiétés d'une prolifération possible du nombre des modèles en France dans l'avenir.

La solution la meilleure paraît bien, dans ce domaine, devoir être trouvée à mi-chemin entre deux extrêmes. D'une part, il faut un nombre de modèles suffisant pour répondre aux désirs d'une clientèle intérieure, que se rejetterait sur les gammes de modèles étrangers, si la construction française ne les lui offrait pas, et aux demandes d'une clientèle étrangère habituée à un choix assez large. D'autre part, il convient de se limiter au nombre de modèles qu'impliquent ces nécessités commerciales, sans s'engager dans une inflation de types de voitures, incompatible avec la production de grande série. La solution à retenir pourrait être, jusqu'aux stades du montage et de la finition, une politique poussée de standardisation et, aux étapes finales de la fabrication, une diversification de détail assez complète pour répondre aux désirs variés de la clientèle française et étrangère.

Troisième aspect. — L'annexe 1 (§ 20) a montré la double incertitude qui entrave actuellement l'industrie des poids lourds, celle de la charge par essieu, celle de la demande d'autocars, notamment pour le ramassage scolaire. Or le développement de la fabrication des camions lourds et des autocars dépend de la levée de cette double incertitude.

Il convient donc de proposer :

1° D'une part, que soit levée l'incertitude technique concernant les poids et dimensions en confirmant la possibilité de recourir aux techniques actuellement pratiquées ou étudiées ;

2° D'autre part, que soit établi rapidement, avec financement prévu, le plan de ramassage scolaire, et que, compte tenu de l'échelonnement de ce plan, les constructeurs français aient la faculté de prévoir leurs cadences de fabrication pour les années à venir.

Aspects sociaux de la production.

Dans les limites précises de la saisine, le Conseil a considéré qu'il ne convenait pas d'étudier tous les aspects sociaux de la production. Certaines questions ont été soulevées par les organisations ouvrières, notamment le problème de la durée du travail, celui de l'extension des fonds de régularisation des ressources, qui existent chez certains constructeurs, celui de l'adaptation du classement professionnel et de la formation professionnelle des travailleurs à l'évolution rapide des techniques de la construction automobile.

Tout en rappelant certains principes de base, le Conseil a borné son examen aux incidences des variations d'activité saisonnière dans l'industrie automobile.

En premier lieu l'intérêt bien compris des travailleurs de l'industrie automobile, et de ceux qu'occupent les activités situées à l'amont et à l'aval de la construction de véhicules,

est solidaire de la prospérité générale de cette industrie, d'autant plus que s'affirme la tendance à une relative dispersion des usines nouvellement construites ou projetées ; le réemploi, en cas de crise de l'industrie automobile est en effet plus difficile dans des centres moyennement ou peu industrialisés, de province que dans la région parisienne. L'ensemble des propositions avancées et des mesures préconisées pour l'industrie automobile paraît donc également conforme à l'intérêt des travailleurs.

En deuxième lieu, les modifications dans les charges salariales incombant à l'entreprise, ne pourront plus, comme par le passé, être appliquées dans la seule industrie française, dont les marges bénéficiaires sont déjà faibles, inférieures à celles des concurrents étrangers, et qui va dans peu d'années se trouver en concurrence ouverte avec eux. L'harmonisation de l'ensemble des charges pesant sur les entreprises ouest-européennes est dès lors une nécessité, ainsi qu'on l'a demandé plus haut.

En ce qui concerne enfin les variations saisonnières d'activité dans l'industrie automobile, des mesures sont à étudier non pas seulement pour les amortir (cf. plus loin), mais aussi pour en éviter les incidences sociales ; à cet effet, le système suivant est concevable : fixation d'un nombre global d'heures de travail dans l'année, répartition de ces heures suivant les variations d'activité de l'industrie, elles-même liées, avec un certain décalage chronologique et compte tenu du stockage possible dans des conditions normales, aux variations du marché. L'application de ce système pourrait entraîner des modifications dans la répartition des vacances du personnel.

Mesures pour améliorer le marché des véhicules automobiles.

Solidaire du marché intérieur et de l'exportation, la situation de l'industrie automobile dépend aussi, pour les années à venir, des mesures qui seront éventuellement décidées pour améliorer le marché.

Le principe même de ces mesures peut être contesté de deux manières. D'une part, les plus efficaces d'entre elles entraîneraient une diminution des recettes fiscales (détaxation des carburants-auto) et une augmentation des dépenses (dépenses pour l'infrastructure routière et les parkings), donc une augmentation des impôts, dont souffriraient l'économie générale et les travailleurs eux-mêmes. Nous poserons en principe que ces mesures ne doivent pas se traduire par l'augmentation des charges imposées par le fisc et qu'elles doivent être aménagées en conséquence.

D'autre part, une question préalable est parfois opposée à toute mesure destinée à améliorer le marché de l'automobile : la France consacre une trop large part de son revenu à l'automobile au détriment des besoins de logement, d'éducation et d'instruction, d'infrastructure hospitalière, etc. ; une meilleure répartition dans l'utilisation du revenu au profit de ces derniers besoins serait nécessaire, ce qui rendrait nuisible toute mesure destinée à améliorer le marché de l'automobile.

Il serait vain de méconnaître l'importance de cette objection, mais en même temps de la croire réaliste, et ceci pour trois raisons :

— d'une part, si le Français n'est pas encouragé à acheter l'automobile et à l'utiliser davantage, *a fortiori* s'il en est découragé, est-il certain qu'il augmentera la partie de ses dépenses consacrée à l'achat de logements ? En réalité, il n'y a pas commune mesure entre l'investissement d'un ménage dans l'achat d'une automobile et l'investissement dans l'achat d'un logement ;

— d'autre part, si l'absence de mesures concernant l'automobile aboutit à une stagnation de cette industrie, il sera difficile de maintenir une industrie insuffisamment soutenue par le marché intérieur, dans la position largement exportatrice, qui est nécessaire à l'équilibre du commerce extérieur français. Au surplus, face à des industries concurrentes très dynamiques, la stagnation aboutirait tôt ou tard à la régression au bénéfice des industries étrangères, au détriment de l'emploi dans cette industrie en France, et de la balance commerciale française ;

— enfin on voit mal comment, dans l'hypothèse d'une répartition différente dans l'utilisation du revenu national, au profit des équipements collectifs, une diminution des dépenses des individus dans l'achat et l'utilisation d'automobiles pourrait permettre une augmentation des dépenses de l'Etat dans l'équipement sanitaire et dans l'enseignement. Le transfert de l'investissement individuel à l'investissement collectif impliquerait le refus à l'individu d'utiliser librement une partie de son épargne et la ponction de cette partie par l'impôt ou par tel autre procédé autoritaire.

Une pareille évolution impliquerait en fait une brimade vis-à-vis de l'individu, pour qui l'usage de l'automobile correspond souvent à un authentique besoin, ou l'espoir de cet usage à un rêve d'évasion.

Quelque jugement que l'on puisse, sur le plan des idées, porter sur l'expansion de l'automobile, sa condamnation, sur le plan des faits, ne paraît ni conforme à l'intérêt économique du pays, ni susceptible, dans les structures actuelles du pays, d'aboutir au résultat escompté, ni compatible avec l'évolution des habitudes en France et dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest.

Ceci posé, les principales mesures étudiées par le Conseil économique et social concernent le marché intérieur, d'autres, plus limitées, l'exportation.

Mesures en faveur du marché intérieur.

Parmi les trois causes du ralentissement récent du marché intérieur — tassement du pouvoir d'achat, fiscalité excessive, insuffisance de l'infrastructure pour les routes, les voies urbaines et les parkings — le Conseil économique et social, n'a pas eu à examiner, à propos de la première, les moyens d'élargir le pouvoir d'achat des diverses catégories socio-professionnelles ; cette étude dépasse le cadre limité de la saisine et engage toute la politique économique du pays ; on peut toutefois souhaiter, en ce qui concerne l'avenir de l'industrie automobile française, une évolution qui permettra à des catégories plus nombreuses de Français d'accéder à la possession de l'automobile, et à celles, qui en ont déjà, d'acheter des voitures plus spacieuses et plus puissantes.

Les mesures spécifiques, permettant d'améliorer le marché intérieur de l'automobile, sont surtout destinées à en rendre l'usage plus facile et moins onéreux : développement de l'infrastructure et allégement de la fiscalité.

La politique d'infrastructure.

Elle doit concerner les grands itinéraires routiers et l'infrastructure dans les villes et à leurs abords.

Les grands itinéraires routiers.

Le Conseil économique et social, sur le rapport de M. Boucoiran, a examiné le problème des autoroutes en novembre 1960 ; il a estimé que le programme de première urgence — autoroutes de dégagement mises à part — constituait, avec 1.710 km d'autoroutes à construire (1) de 1960 à 1975 un « minimum » dont le rythme de réalisation devrait être accéléré. Compte tenu des crédits annuellement prévus pour ce programme — 300 millions de nouveaux francs — du coût élevé du kilomètre d'autoroute — il serait utopique de compter sur une réalisation plus rapide de ce programme, encore qu'elle reste souhaitable (2). Les améliorations, que la mise en œuvre de ce programme apporteront à la circulation routière, n'auront donc pas d'effet sensible — sinon sur de très courtes distances — sur la circulation automobile dans les prochaines années.

Le Conseil économique et social a donc estimé qu'il fallait pour l'immédiat tirer le parti optimum du réseau existant, et notamment des 6.500 km d'itinéraires de première catégorie et des 9.000 km d'itinéraires de deuxième catégorie : sur 15.500 km de liaisons interrégionales il est en effet possible par des aménagements de détail — contournement de localités, rectification de courbes, élargissements de sections étroites, suppression ou aménagement de croisements dangereux, d'obtenir une cadence de circulation meilleure, donc un débit supérieur au débit actuel.

La section des travaux publics, des transports et du tourisme, consultée pour avis, a indiqué, dans le rapport présenté par M. Boucoiran, que le programme actuel d'aménagement portant sur ces 15.000 km comportait des crédits annuels de l'ordre de 225 millions de nouveaux francs, sur les 300 millions à consacrer annuellement à l'amélioration de l'ensemble du réseau routier existant, mais a ajouté que pour 1961 les crédits totaux affectés à cette fin ne s'élevaient non à 300 millions de nouveaux francs, mais à 250 millions de nouveaux francs. De plus, on a indiqué plus haut que le fonds d'investissement routier ne recevait qu'une partie des crédits qui, selon la loi, devraient lui être affectés. Enfin la « départementalisation » d'une partie des crédits affectés aux routes aboutit, parfois, à la création de routes secondaires dont l'utilité peut être contestée.

Dans ces conditions, en vue de tirer le parti optimum des 15.500 km d'itinéraires de première et deuxième catégorie par des aménagements secondaires, mais indispensables, et, en attendant l'époque plus lointaine où un réseau d'autoroutes à grandes

(1) En fait 145 km étaient construits ou en construction en février 1960.

(2) 700 km d'autoroutes seront terminés en 1970.

distances sera en service, il convient de préconiser les mesures suivantes :

1. Affectation au fonds d'investissement routier de la totalité des crédits qui doivent, selon la loi de 1951, lui être affectés, soit 22 p. 100 du produit de la taxe intérieure sur les carburants-auto.

2. Réalisation à la cadence *minimum* de 225 millions de nouveaux francs, du programme d'aménagement des itinéraires de 1^re^ et 2^e^ catégories. Ce programme doit être considéré comme un minimum intangible.

3. Au cas où la durée des travaux préparatoires à la construction des autoroutes ne permettrait pas de dépenser la totalité des crédits prévus, affectation du reliquat aux travaux visés au paragraphe 2.

4. Afin de tirer le meilleur parti des crédits disponibles, et d'éviter leur éparpillement, contrôle strict des décisions prises en matière de voirie départementale, et report des crédits qui pourraient être dégagés sur l'amélioration du réseau national, au cas où l'investissement routier à l'échelon départemental n'apparaîtrait pas indispensable.

5. Pour les périodes et les jours de pointe de la circulation, conseils aux automobilistes par la presse et la radio, indiquant les itinéraires de dégagement possibles au prix d'un faible allongement du parcours total, éventuellement, dans les cas où elle serait techniquement possible, spécialisation temporaire de certains itinéraires pour une circulation à sens unique.

Les villes et leurs abords.

Sans vouloir reprendre l'excellente analyse des voies de dégagement et du problème du stationnement, consignés dans le rapport pour avis présenté par M. Boucoiran, le Conseil, conscient de la menace de paralysie qui pèse sur la circulation dans les grandes villes, notamment Paris, et sur ses incidences sur le taux d'utilisation annuelle de l'automobile, recommande, en s'inspirant des conclusions du même rapport, les mesures suivantes :

— réalisation des 200 km d'autoroutes de dégagement autour de Paris et des quatre plus grandes villes françaises, soit un coût total qui pourrait être de l'ordre de 800 millions à 1 milliard de nouveaux francs, aménagement des dégagements des autres grandes villes, et ceci de toute urgence ;

— aménagement de parkings à Paris et dans les grandes villes, par dégagement de places de stationnement dans l'intérieur des villes et à leurs abords, par construction des garages-parkings publics, sur des parcelles mal utilisées, par augmentation de la capacité des garages privés. A cet effet, des incitations à la construction privée de garages-parkings doivent être prévues, ainsi que l'utilisation d'une partie du Fonds d'investissement routier ;

— obligation pour les constructions d'immeubles neufs de comporter des aires de stationnement ou des garages privés.

— enfin des mesures de détail pourraient améliorer les unes les conditions de circulation urbaine — réglementation de la circulation et du stationnement des poids lourds, étalement des horaires de travail ; amélioration du système de signaux lumineux — et celles du stationnement — délimitation de chaque voie de stationnement, stationnement « en bataille » et non « en file ».

Il serait nécessaire qu'une estimation du montant des travaux indispensables fût faite et que fussent aidées à cet égard les collectivités locales, souvent hors d'état de faire face à ces dépenses auxquelles l'Etat participe seulement dans la limite de 50 p. 100.

L'allégement de la fiscalité.

Le problème concerne en fait surtout la fiscalité sur les carburants-auto ; on examinera ensuite la taxation basée sur le nombre de C.-V.

Trois raisons, les deux premières liées à l'usage des véhicules automobiles, peuvent être avancées pour justifier un aménagement de la fiscalité sur les carburants : permettre l'expansion du marché de l'automobile, éviter le déphasage de l'industrie automobile dans le domaine de l'exportation, aligner les prix des carburants en France sur le prix moyen du Marché commun.

L'effet de freinage sur la circulation automobile, donc sur l'achat de véhicules, exercé par la fiscalité sur les carburants auto est assez net : la consommation d'essence a progressé au rythme de 8,5 p. 100 en moyenne de 1953 à 1956 ; l'augmentation des taxes intérieures, pendant et après la crise de Suez, a réduit ce rythme à 4,7 p. 100 de 1957 à 1959. Il convient à la fois de ne pas surestimer l'importance de ce facteur en France — car le rythme de progression de 1960 sur 1959 s'est accru, 7,3 p. 100 — et de ne pas le minimiser, car les cadences d'augmentation sont, de 1960 sur 1959, bien supérieures dans plusieurs pays voisins — 20 p. 100 en Allemagne de l'Ouest, 24 p. 100 en Italie, 11 p. 100 en Suisse. L'expérience italienne de baisse du prix de l'essence auto (*cf.* plus haut) ne saurait être la seule cause de l'augmentation de l'usage et de l'achat d'automobiles, mais on a indiqué dans le chapitre II du présent rapport le rôle notable qu'elle avait eu en 1960 sur l'accroissement de la production (27 p. 100 en 1960), des immatriculations, et qu'elle continue d'avoir durant les premiers mois de 1961.

En second lieu, la baisse du prix des carburants auto est indispensable pour assurer l'avenir de l'exportation française de véhicules automobiles. En effet, le niveau élevé du prix de l'essence en France a conduit les constructeurs à développer les modèles petits, légers et de faible puissance ; or la France a intérêt, si elle veut continuer à développer ses exportations en Europe de l'Ouest, à construire des voitures plus fortes, conformes aux désirs de la clientèle européenne ; du même coup, quand ils seront équipés de moteurs plus puissants, les véhicules utilitaires dérivés pourront développer une exportation actuellement très limitée du fait de la puissance de leurs moteurs.

Aussi bien, la discussion sur la baisse du prix des carbaurants auto risque-t-elle d'être académique ; car il n'est pas concevable qu'avec des prix hors taxe, qui comptent parmi les plus faibles d'Europe, la France, membre du Marché commun, continue à avoir le prix, toutes taxes comprises, le plus élevé de tous (1). L'harmonisation des conditions économiques dans le cadre de la C. E. E. implique, entre autres, un prix moyen de l'essence en France au niveau du prix moyen de la Communauté.

Des objections sont toutefois adressées à cette conclusion.

En premier lieu, la surtaxation des carburants serait justifiée par la nécessité d'économiser des devises, en évitant une trop forte consommation des carburants fabriqués avec du pétrole importé. Notons d'abord que la circulation routière, y compris les véhicules à deux roues, ne consomme guère plus du cinquième du pétrole brut traité dans les raffineries. En outre, le rapport de M. Richard a montré qu'une part croissante du pétrole brut nécessaire à la France lui sera fournie, non contre des devises étrangères, mais contre des francs français. Enfin, refuser l'expansion de l'industrie de l'automobile en rejetant une baisse de l'essence, c'est, semble-t-il, condamner cette industrie à la stagnation, donc, renoncer du même coup à l'augmentation, et peut-être au maintien d'exportations qui rapportent à la France plus de devises que ne lui en coûte l'importation contre devises de pétrole, nécessaire pour assurer la circulation routière. La balance-devises de l'automobile est excédentaire.

Un argument d'ordre budgétaire est également avancé : la fiscalité sur les carburants procurant près de 10 p. 100 des rentrées fiscales — contre 5 p. 100 environ en 1950 — une baisse de leur prix peut entraîner une moins-value de recettes qu'il faudra compenser par d'autres impôts. En fait, la baisse du prix de l'essence entraîne une augmentation de la consommation — on peut admettre que l'élasticité de la consommation en fonction du prix serait de 0,6 en cas de baisse, comme elle l'a été en cas de hausse des prix. Si, raisonnant sur une tendance à l'augmentation de la consommation de 6 p. 100 par an, on suppose une diminution de 5 p. 100 du prix de l'essence, on arrive pour la période de douze mois qui commence avec la décision de baisse à une augmentation de consommation de 3 p. 100 (5 × 0,6) et le rendement de la taxe sera de nouveau obtenu à son niveau antérieur, vraisemblablement 8 à 10 mois après le début de la baisse, pour parvenir ensuite à des niveaux supérieurs. Il s'agirait donc pour l'Etat d'un manque à gagner provisoire, compensé, et sans doute bien au-delà, par des rentrées supérieures ensuite. L'exemple italien confirme ces prévisions : les baisses de 1960 — de 125 lires à 100 lires — ont entraîné une hausse de consommation de 25 p. 100 et le produits des taxes est passé de 224 milliards de lires en 1959 à 250 milliards en 1960, soit une augmentation de 11,6 p. 100.

Dernier argument : la circulation automobile doit payer à l'Etat ce qu'elle lui coûte ; pour établir le « bilan de la route », il convient de ne retenir que les taxes spécifiques frappant la circulation automobile et les dépenses engagées pour elle par les pouvoirs publics (entretien et équipement des routes et des voies urbaines, police de la route, etc.) en imputant aux dépenses pour les différentes routes et voies un coefficient variable, les véhicules automobiles n'en étant pas les seuls usagers. Or, le calcul publié en 1955 par la revue *Energies* (2) concluait pour 1954 à des recettes spécifiques de 215 milliards et des dépenses de 186 milliards d'anciens francs, ce qui laisserait donc au bénéfice de l'Etat un faible excédent de 29 milliards. En partant de cette base, considérée comme exacte, et en supposant que, depuis lors, les rapports respectifs de deux parties du bilan n'ont pas été substantiellement modifiés, on peut conclure qu'il ne faut

(1) De 1950 à 1961, les prix hors taxes de l'essence (en zone portuaire) ont augmenté seulement de 32 p. 100 — la qualité de l'essence et son indice d'octane étant améliorés — les taxes de 163 p. 100, et le prix de vente au consommateur de 112 p. 100.

(2) Calcul dû à M. Malignac. — *Energies*, 25 novembre 1954.

pas baisser les prix des carburants routiers ; la marge excédentaire du bilan serait trop faible, pour qu'à la suite d'une baisse de prix la circulation routière paie les investissements et les services qu'elle impose.

En fait, ce raisonnement est exact jusqu'en 1956. En 1954, le bilan de la route était même probablement déficitaire, le calcul précédent ayant sous-estimé les dépenses de voirie urbaine ; en s'appuyant sur les données de la commission des comptes des transports de la nation pour 1954 (1), on aboutirait en effet à un déficit de 9 milliards. Les calculs sur les mêmes bases donneraient pour 1955 un montant de recettes équivalent à celui des dépenses, puis une situation en excédent, croissant pour les trois années suivantes : 54 milliards en 1956, 71 en 1957, 158 en 1958. Les données sûres manquent encore pour poursuivre le calcul pour 1959 et 1960. Au surplus, si l'on voulait faire exactement le bilan de la route pour la nation, encore faudrait-il y ajouter les revenus du tourisme étranger utilisant l'automobile en France. Sans pouvoir donc être formel, faute d'informations suffisantes pour 1959 et 1960, du moins peut-on conclure qu'en 1958 la route rapportait à l'Etat beaucoup plus qu'elle ne lui coûtait : l'argument d'un bilan routier juste équilibré ou faiblement excédentaire ne paraît plus valable ces dernières années.

Compte tenu de cette analyse, le Conseil économique et social a estimé qu'une baisse du prix de l'essence devrait être décidée et que les modalités suivantes devraient être appliquées :

a) La décision serait à prendre rapidement, afin d'aider le plus vite possible la reprise du marché intérieur de l'automobile. Si la baisse arrive trop tard, elle profitera surtout à l'importation ;

b) L'allégement fiscal devrait se faire suivant un programme comportant des échéances précises (pour leur calendrier et leur montant) de baisses échelonnées.

Il n'est pas en effet souhaitable qu'elle soit massive ; car elle pourrait alors entraîner une demande trop importante de voitures auxquelles les constructeurs français ne pourraient faire face dans des délais rapides. D'autre part, il convient de moduler cette baisse de manière à assurer, en même temps, la mobilisation nécessaire des investissements routiers et le maintien, après dotation de ces investissements, des ressources disponibles pour le budget général ; du fait de l'augmentation de la consommation en cas de baisse, il apparaît souhaitable d'étudier et d'appliquer un plan de baisse conciliant des exigences qui pourraient apparaître contradictoires, sans que s'impose l'alternative ou du maintien des prix et de l'investissement routier ou de la baisse des prix et du sacrifice partiel des investissements routiers ;

c) Afin de créer un choc psychologique, la première baisse devrait, d'une part, être substantielle — de l'ordre de 5 anciens francs par litre — d'autre part, être accompagnée du plan général de baisse, dûment homologué ;

d) En ce qui concerne le prix du gas-oil, le Conseil économique et social a estimé que divers éléments devraient être pris en considération, notamment l'écart actuel entre le prix français et le prix moyen européen, la coordination du rail et de la route. Compte tenu de tous les éléments et appréciations, nationaux et internationaux, une étude pourrait examiner la possibilité d'une réduction de la taxe intérieure, un équilibre devant être observé entre le prix de l'essence et celui du gas-oil.

***

En ce qui concerne les charges pesant sur l'automobile, le Conseil économique et social a examiné également le problème de la taxation d'après le nombre de CV, appliquée pour la vignette, pour le calcul des primes d'assurances et pour l'élévation des signes extérieurs de richesse.

La considération de la seule puissance fiscale des moteurs est une incitation à l'achat de voitures de faible cylindrée, donc à leur construction : les inconvénients en ont été signalés plus haut. D'autre part, la puissance fiscale ne tient aucun compte de la notion d'encombrement, qui en particulier dans les villes pourrait entrer en ligne de compte.

Le Conseil économique et social suggère donc que les services compétents entreprennent une étude afin d'examiner la possibilité d'une réforme de la taxation de manière à réduire, le cas échéant, la charge qu'elle fait peser sur l'utilisation des véhicules.

Il rappelle au surplus que la seule justification de la vignette serait l'utilisation *intégrale* de son produit à l'objet pour lequel elle avait été créée.

Autres mesures concernant le marché intérieur.

1. Le Conseil économique et social a estimé que la non-déductibilité de la T. V. A. par les acquéreurs de véhicules utilitaires assujettis à cet impôt, constitue une anomalie, le véhicule utilitaire étant un bien d'équipement. Il recommande la déductibilité de la T. V. A. pour les achats de véhicules utilitaires.

2. Sans préjudice des mesures nécessaires pour amortir, au niveau de la production, l'effet des variations saisonnières du marché (cf. plus haut le paragraphe consacré aux aspects sociaux de la production) des mesures sont à recommander pour réduire ces variations elles-mêmes ; elles pourraient consister, durant la période creuse des ventes, dans l'octroi de conditions plus libérales du crédit à la consommation. L'établissement éventuel de prix d'hiver pour les ventes d'automobiles est une mesure de gestion, dont il appartient aux constructeurs de décider l'application, s'ils la jugent souhaitable.

3. En cas de baisse ou de stagnation constatée dans le marché intérieur, l'application de conditions plus avantageuses de crédit à la consommation pour achat de voiture, constituerait un remède à des variations conjoncturelles trop accusées. Ces conditions pourraient comporter l'allongement des délais de paiement et la diminution du versement initial ; elles devraient toutefois être maintenues dans des limites raisonnables, afin de ne pas provoquer une expansion passagère trop rapide des ventes, dont le marché subirait les conséquences par la suite.

4. Afin de réduire les accidents causés par les véhicules en mauvais état et notamment les vieux véhicules, le contrôle de sécurité devrait être développé ;

5. Enfin en ce qui concerne le problème des assurances auto, il conviendrait d'étudier si certains éléments intervenant dans le calcul de la prime ne pourraient être réduits. Sans prendre parti sur une question qui n'a pas été étudiée, et sans préjuger des résultats d'une étude de ce genre, on peut signaler notamment la quote-part de frais généraux imputée à la prime, et la commission de l'agent (compte tenu du caractère désormais obligatoire de l'assurance auto).

Mesures relatives au commerce extérieur.

Il n'est et il ne peut être dans nos intentions de demander pour les véhicules automobiles un traitement de faveur à l'exportation, mais simplement sur le plan national et sur le plan de la C. E. E., l'application du régime commun. Ce souci a conduit à deux groupes de propositions :

A. — En ce qui concerne les véhicules utilitaires.

1. Biens d'équipement, les véhicules utilitaires devraient bénéficier des mêmes facilités que les autres biens d'équipement pour le crédit à l'exportation, à l'instar des facilités, dont bénéficient les véhicules utilitaires exportés des autres pays.

2. Le marasme de l'industrie des poids lourds et les efforts poursuivis actuellement par elle ne permettent pas encore la levée prématurée des contingentements à l'importation, prévue au plus tard pour la fin de l'année 1961. Un recul de cette mesure d'au moins une année paraît nécessaire.

B. — En ce qui concerne tous les véhicules automobiles.

1. On a constaté que, dans l'octroi de crédits à d'autres pays, la France, contrairement à des pays concurrents, n'affectait pas ces crédits à des achats déterminés en France, ce qui, même dans la zone franc-Afrique, a amené pour l'automobile la passation de commandes à d'autres pays constructeurs, sans que techniquement cette situation soit justifiée par l'impossibilité de l'industrie française d'assurer une commande de ce genre à des prix compétitifs.

Il est souhaitable de demander que l'octroi généreux de crédits par la France à d'autres pays profite d'abord à l'industrie française, et l'industrie automobile doit y avoir sa part.

2. L'attention des constructeurs ne saurait être assez attirée sur l'importance des services après vente dans la promotion des exportations. Le niveau encore élevé des ventes de Volkswagen aux Etats-Unis en constitue une illustration. La création de ces services, leur perfectionnement, les accords entre constructeurs français, pour cette création ou ce perfectionnement, doivent être encouragés.

3. Dans le cadre du Marché commun, les mesures de désarmement commercial doivent être appliquées par tous les partenaires. Or, actuellement, il n'est pas normal que l'exportation de voitures françaises sur l'Italie soit entravée par l'existence de contingentements à l'entrée en Italie et par des mesures fiscales italiennes, qui compensent l'abaissement des droits de douane.

Une action de la France auprès des organismes de la C. E. E. s'impose pour que soit mis au plus vite un terme à cette anomalie, et à toutes celles du même genre qui pourraient se présenter dans l'avenir. A la limite, si l'anomalie persistait, il appartiendrait au Gouvernement français de prendre vis-à-vis de l'importation en provenance du pays, qui ne jouerait pas la règle du jeu, les mesures fiscales nécessaires à l'entrée des véhicules importés de ce pays.

(1) Que l'auteur du calcul n'avait d'ailleurs pu avoir à sa disposition dès 1955.

***

En conclusion de ses travaux, le Conseil économique et social a estimé qu'il était nécessaire d'assurer, dans le secteur de l'industrie automobile, une plus large information sur les problèmes qu'il pose, de rechercher la coordination optimum des efforts entre les entreprises françaises ; à cet effet il souhaite que le groupe de travail automobile, qui a participé à l'élaboration du IV[e] plan, puisse examiner périodiquement les problèmes que pose, dans les divers domaines, l'évolution du marché et les conséquences qu'ils impliquent. A cette occasion, le Conseil économique et social suggère que, dans ce groupe de travail, les diverses parties intéressées soient équitablement représentées.

Telles sont, après l'examen des difficultés de l'industrie automobile, les conclusions auxquelles est parvenu le Conseil économique et social, et en fonction desquelles il a adopté par 92 voix contre 16 et 25 abstentions l'avis ci-après.

ANNEXES AU RAPPORT

ANNEXE I

Les caractères de l'industrie française de l'automobile.

1. — L'industrie étudiée comprend trois catégories principales de véhicules dont, pour 1960, la production a été la suivante sur un total de 1.369.263 véhicules automobiles routiers :

— les voitures particulières et commerciales : 1.175.251 ;

— les véhicules utilitaires, dérivés des voitures particulières, dont ils utilisent de nombreux éléments, notamment le moteur, et dont la charge utile est inférieure sensiblement à 4 tonnes, ou le poids total en charge à 8 tonnes : 164.286 ;

— les poids lourds — 29.726 — comprennent les camions d'un poids total en charge supérieur à 8 tonnes (23.755), les tracteurs routiers (2.976), les autocars et autobus (2.495) et les véhicules spéciaux (500).

2. — L'industrie automobile française mérite de retenir l'attention à plusieurs titres : par le rôle moteur qu'elle joue comme cliente de nombreuses activités industrielles françaises, par son rôle dans le commerce français d'exportation, et par son rôle humain et social dans l'ensemble de l'activité du pays.

Elle est, en premier lieu, une cliente importante pour de nombreuses industries auxquelles elle achète une part notable, et dans certains cas considérables, des produits intermédiaires ou finis qu'elles fabriquent : ainsi, 13 p. 100 de l'ensemble des produits sidérurgiques laminés, et plus spécialement 26 p. 100 des tôles minces — plus de la moitié de l'aluminium et des alliages légers en pièces moulées — la moitié de la production nationale de l'industrie du caoutchouc — le tiers des glaces, et notamment les neuf dixièmes de la production de glaces de sécurité. Le tableau suivant indique l'ensemble des tonnages de produits utilisés par l'industrie automobile. Au surplus, l'industrie automobile est pour son équipement tributaire de plusieurs industries mécaniques et électroniques, et a ainsi, pour ses besoins propres, entraîné des progrès importants dans l'industrie de la machine-outil et dans celle de l'électronique. Elle a ainsi constitué l'un des moteurs puissants de l'expansion industrielle française depuis la guerre.

TABLEAU I

PRODUITS UTILISÉS par l'industrie automobile.	TONNAGES (1.000 t) 1959.	POURCENTAGE de la production nationale en 1959.
Produits ferreux utilisés :		
Total	1.735	13 %
Dont :		
Fonte de fer	277	
Acier de moulage	21	
Produits laminés	1.435	13 %
Dont tôles minces	740	24 %
Métaux non ferreux, cuivre et cuivreux	17	7,6 % de la consommation.
Aluminium et alliages légers :		
Pièces laminées	9,2	8 %
Pièces moulées	35	53 % de la consommation.
Fonderie Zamac	1,5	10 % de la consommation.
Plomb pour accumulateurs	41,5	87 % de la consommation.
Caoutchouc	222	50 %
Glaces de sécurité (1.000 m²)	2.345	90 %
Peintures et solvants	»	18 % de la production (sans bâtiment)

3. — L'industrie automobile française joue en second lieu un rôle essentiel dans les exportations du pays.

Non seulement la France a exporté, en 1960, 581.143 véhicules automobiles, soit les deux cinquièmes de sa production — les ventes d'automobiles assurent 12 p. 100 des exportations du pays — mais encore les quatre cinquièmes des exportations ont été destinées aux pays étrangers : l'Amérique du Nord a en effet absorbé 17 p. 100 des ventes totales, les pays du Marché commun 26,3 p. 100, quatre autres pays européens (Grande-Bretagne, Suisse, Suède, Autriche) 14,5 p. 100, l'Australie et l'Afrique du Sud 4,4 p. 100. D'autre part, tout en augmentant par rapport aux années précédentes, l'importation n'a représenté en 1960 que 2,2 p. 100 de la production nationale — 30.041 véhicules, dont 46 p. 100 provenant de l'Allemagne de l'Ouest, 26 p. 100 d'Italie, 13 p. 100 de Grande-Bretagne, 9 p. 100 des Etats-Unis.

Résultat : la balance française du commerce de véhicules automobiles est largement excédentaire, de 2 milliards de nouveaux francs avec l'étranger (exportations vers l'étranger : 2.320 millions de nouveaux francs, y compris les éléments de montage et pièces détachées ; importations : 225 millions de nouveaux francs). Les ventes de véhicules automobiles procurent ainsi à la France plus de 2 milliards de nouveaux francs en devises en 1960 (soit 3,5 fois plus en devises que celles de 1956).

Le tableau ci-après résume le commerce français de véhicules automobiles en 1960 (principaux clients et fournisseurs).

TABLEAU II

ZONES ET PAYS destinataires.	EXPORTATIONS (nombre de véhicules).	IMPORTATIONS (nombre de véhicules).	ZONES et pays fournisseurs.
Zone franc	104.508	52	Zone franc.
Etranger	476.560	30.041	Etranger,
Dont :			Dont :
Belgique-Luxembourg	76.516		
Allemagne occidentale.	41.589	14.835	Allemagne occidentale.
Italie	26.646	8.020	Italie.
Grande-Bretagne	37.641	4.017	Grande-Bretagne.
Suisse	22.535		
Suède	10.310		
Autriche	10.215		
Etats-Unis	82.063	2.709	Etats-Unis.
Canada	9.983		
Australie	14.606		
Afrique du Sud	9.164		

4. — Sur le plan socio-humain, l'industrie automobile est essentielle par le nombre d'emplois qu'elle assure.

Elle a utilisé directement, elle-même, en moyenne pendant l'année 1960, le concours de 163.000 personnes — dont 133.300 dans la fabrication de voitures particulières et dérivées — avec un nombre moyen d'heures de travail hebdomadaire estimé en 1960 à 46,4 heures.

Encore faut-il ajouter à ce total trois autres catégories de personnes : celles qui sont employées chez les sous-traitants directs de l'automobile, environ 55.000, celles qui participent chez les producteurs de matières premières, de produits intermédiaires, etc., à la fabrication de produits et articles qui servent aux constructeurs d'automobiles et à leurs sous-traitants, environ 130.000 à 150.000, enfin celles qui travaillent dans les industries et les commerces (réparations, distribution de carburants, négoce des véhicules, assurances, etc.) situés à l'aval de la production, et dont le nombre est de l'ordre de grandeur d'un million. On peut donc estimer 1.355.000 à 1.375.000 personnes le nombre de celles qui, directement ou non, vivent de l'automobile, soit environ 7 p. 100 du nombre des personnes actives du pays.

On pourrait même essayer d'aller plus loin et tenter, avec tous les aléas que comporte un pareil calcul, de chiffrer l'ordre de grandeur des salaires distribués aux 163.000 personnes qu'elle emploie, par l'industrie automobile. Sur la base du salaire horaire net, de la durée hebdomadaire du travail, on arriverait pour 1958 à un montant total de l'ordre de 130 milliards de francs (1).

On conçoit qu'une industrie aussi importante dans la vie de la nation mérite un examen approfondi quand des difficultés paraissent devoir en entraver le fonctionnement normal, et l'expansion souhaitable. L'étude de ces difficultés peut être éclairée par l'examen des caractères économiques de cette industrie, auxquels, pour cette raison, cette annexe a été consacrée.

Les caractères de l'industrie automobile française.

5. — Le chiffre d'affaires de l'industrie automobile française est de l'ordre de 9 à 10 milliards de nouveaux francs dont 85 p. 100 pour la construction de voitures particulières et véhicules dérivés et 15 p. 100 (1,4 milliards de nouveaux francs) pour la construction de poids lourds.

En dépit de ressemblances techniques inhérentes au type même d'industrie, des nuances et parfois des différences assez importantes distinguent ces deux branches industrielles pour qu'il soit nécessaire d'en assurer l'examen séparément.

La construction de voitures particulières et véhicules dérivés.

Trois groupes de caractères essentiels peuvent être dissociés pour la commodité de l'analyse, concernant le premier la production elle-même, le second les entreprises qui l'assurent, le troisième les aspects financiers de la production.

6. — *Les caractères de la production.* — La production de voitures particulières et véhicules dérivés marque tout d'abord depuis quinze ans une expansion importante qui ne correspond pas à une courbe en ascension continue, mais à une évolution en dents de scie, traduisant de fortes variations saisonnières. Elle se caractérise en second lieu par un nombre relativement réduit de modèles, avec prédominance de petites cylindrées. Elle fait appel enfin à des méthodes techniques très perfectionnées, assurant une augmentation importante de productivité.

Avec 1.100.000 voitures en 1960, la production a décuplé en 14 ans depuis 1947 et a été multipliée en 10 ans depuis 1950 par le coefficient 3,3 ; si l'on observe qu'en 1960, le marché extérieur a absorbé 524.888 voitures particulières, soit 45 p. 100 de la production, on discerne deux causes à l'expansion de cette industrie : l'augmentation de la demande intérieure, l'augmentation de l'exportation.

7. — L'augmentation de la demande intérieure est elle-même le résultat de plusieurs facteurs : la reconstitution du parc après la guerre a d'abord donné la première impulsion ; l'amélioration du pouvoir d'achat qui permet à l'automobile de toucher des catégories socio-professionnelles de la population plus nombreuses y a ensuite contribué au même titre qu'une certaine diminution du prix d'une automobile moyenne (de quatre places) — ce qui permet de considérer la voiture automobile non plus comme un bien de luxe, mais comme un bien d'usage (2). L'élargissement de l'éventail social, touché désormais par l'automobile, continue puisqu'aussi bien la répartition professionnelle des immatriculations de voitures neuves donne les pourcentages respectifs suivants par rapport aux immatriculations totales en 1955 et 1958, pour les ouvriers et contremaîtres : 7,86 p. 100 et 10,83 p. 100 ; pour les agriculteurs : 6,47 p. 100 et 6,93 p. 100 ; pour les artisans : 3 p. 100 et 3,99 p. 100 ; pour les employés : 7,54 p. 100 et 8,47 p. 100 ; la part respective de ces quatre catégories professionnelles dans les immatriculations de voitures neuves est donc passée de 24,87 p. 100 à 30,22 p. 100. Mais d'autres facteurs ont joué pour l'expansion du marché intérieur, car il y a eu en pourcentages un transfert de dépenses des ménages au profit de l'automobile (3) ; cette évolution des dépenses traduit, selon toute vraisemblance un besoin psycologique d'évasion, de liberté dans les loisirs, une sorte d'aspiration à l'individualisme qui doivent être sensibles surtout dans les grandes villes : les régions qui ont le plus petit nombre d'habitants par voiture sont souvent celles où la densité urbaine est la plus forte, comme la région parisienne, celle de Lyon et la côte méditerranéenne. En fait, les dépenses réelles des Français, consacrées aux transports individuels ont pratiquement triplé de 1949 — 1.579 millions de nouveaux francs dont 693 millions pour les achats et 886 millions pour l'utilisation — à 1959 — 7.805 millions de nouveaux francs dont 3.339 millions pour les achats et 4.466 pour l'utilisation — compte tenu de l'évolution des prix, l'indice des prix pour les transports individuels étant passé de 100 en 1949 à 179,4 en 1959.

(1) 102,8 milliards de francs en 1956.

(2) Une étude due à E. Mosse, parue en 1957, a évalué en prix constants (francs 1913) la voiture moyenne de quatre places à 5.000 francs en 1922, 3.560 en 1939, à 2.700 en 1950 et à 3.600 en 1955.

(3) Selon l'étude précitée, sur la base 100 en 1950, l'indice des dépenses des particuliers est en 1954 de 118 pour l'habillement, 110 pour la nourriture, 180 pour la culture et les loisirs, et 250 pour les transports.

Le parc automobile français de voitures particulières et commerciales est ainsi estimé au 1er janvier 1961 à 5.430.000 (1), soit à peu près une voiture pour 8 habitants : il y avait en 1949 un ménage sur 9 qui avait une voiture, il y en a maintenant 1 sur 4. Le parc des véhicules dérivés des voitures particulières est estimé à 1.250.000 unités.

La demande à l'exportation a joué un rôle également décisif, surtout depuis quelques années, dans l'expansion de la production. C'est là non seulement le résultat des rapides reconstitution et modernisation de l'industrie automobile après la guerre, mais aussi de l'action des constructeurs et de l'Etat : certains constructeurs ont en effet eu une politique délibérément exportatrice, non pas seulement sur les marchés européens, mais aussi sur celui des Etats-Unis, où des voitures moins importantes et moins luxueuses que les voitures américaines classiques correspondaient à un besoin dans les villes congestionnées et à une modification des désirs de la clientèle. L'Etat lui-même a encouragé à certaines époques par diverses mesures les constructeurs à exporter.

8. — Pour importante que soit sa progression, l'industrie automobile française ne suit pas cependant une courbe régulièrement ascendante ; un deuxième caractère de la production automobile réside en effet dans ses variations saisonnières, qui suivent la demande de véhicules. Celle-ci est faible en hiver, la période creuse se situant en décembre-janvier : la reprise se produit au printemps.

Ainsi on a vendu en France en janvier 1960, 41.624 voitures particulières neuves, mais 66.361 en mars 1961, 48.371 en décembre 1960, mais 83.013 en mars 1961.

Le phénomène n'est du reste pas particulier à la France : il est encore plus accusé dans les autres pays européens : pour ne prendre que le cas le plus récent — décembre ou janvier 1960 et mars 1961, — le pourcentage d'augmentation des ventes en période pleine par rapport à la période d'étiage — 71,8 p. 100 en France en mars 1961, par rapport à décembre 1960 — s'élève à 74,2 p. 100 en Italie, 79,3 p. 100 en Belgique, 87,3 p. 100 en Suisse, 107,16 p. 100 en Allemagne de l'Ouest et à 134,1 p. 100 en Autriche.

Certes, la fabrication de voitures traduit des variations amorties par rapport à celles assez accentuées des ventes, car un certain stockage est possible en début d'année : il est même souhaitable, car il permet d'éviter de brusques variations de l'emploi et d'assurer une meilleure utilisation du matériel. Mais il ne saurait dépasser certaines limites de temps, car, assuré dans des conditions normales, dans un local couvert, voire chauffé, il coûte cher, et il provoque, surtout si les voitures sont stockées à l'air libre, une dégradation de celles-ci, impliquant une perte de valeur marchande et certaines réparations ou révisions. La fabrication marque donc une baisse sensible en fin d'automne et en hiver, puis une reprise rapide au début du printemps (2).

9. — Troisième caractère de la production française : le nombre relativement réduit de types de voitures particulières, avec prédominance de voitures de petites cylindrées.

La production automobile française a comporté, jusqu'à maintenant, une gamme de modèles qui ne font pas réellement double emploi l'un avec l'autre ; une rationalisation de fait s'est établie, sans mesures spéciales de la part de l'Etat, si bien que d'une part la concurrence entre types de voitures de plusieurs constructeurs s'exerce aux limites de chaque catégorie et que, d'autre part, chaque constructeur ne fabrique qu'un nombre réduit de modèles de voitures particulières, au maximum 3, et même dans un cas un seul modèle ; au total, l'inflation de modèles est faible : 11 pour les 5 plus grands constructeurs, 14 en comptant les producteurs de moindre importance.

L'Italie, certes, a encore moins de modèles que la France — 9 — encore Fiat en fabrique-t-il 5, avec 7 cylindrées différentes, mais l'Allemagne de l'Ouest en a 23 et la Grande-Bretagne 26. La situation actuelle de la production française avec 11 modèles principaux de grande série paraît compatible avec le souci de ne pas enserrer le choix de la clientèle dans des limites trop étroites qui pourraient l'amener à rechercher de préférence les modèles plus variés proposés par la concurrence étrangère.

La variété limitée des modèles français de voitures particulières s'accompagne cependant d'une nette prédominance des voitures de petites cylindrées ; les voitures de moins de 6 CV fiscaux totalisent (1960) 59 p. 100 de la production de voitures particulières, celles de plus de 10 CV seulement 8 p. 100. Aussi bien, la valeur unitaire des voitures particulières et dérivées, livrées par les constructeurs français sur le marché intérieur ne représente-t-elle que 7.480 NF en 1960 (721.000 voitures d'une valeur totale de 5.400 NF). On peut tenter d'expliquer cette situation — différente de celle des pays voisins constructeurs, par le niveau moyen des revenus, l'étroitesse des rues dans les villes : ce sont là, par rapport aux pays voisins, arguments non probants. En réalité, l'augmentation fréquente et le haut niveau du prix de l'essence — le plus cher du monde après... l'Ethiopie, plus accessoirement la taxation de la vignette et l'importance des primes d'assurances d'après la puissance fiscale de la voiture, constituent les vraies raisons de l'orientation des acheteurs, donc des fabricants, vers les petites cylindrées.

(1) Contre 1.300.000 en 1950.

(2) Le phénomène des variations saisonnières s'observe dans l'exportation surtout destinée à l'hémisphère Nord, ce qui ne permet pas de compenser les variations de la demande intérieure par celles de l'exportation.

10. — Un quatrième caractère de la production de voitures particulières et dérivées est constitué par le haut degré de perfectionnement technique de cette industrie : il se marque tant pour la fabrication même que pour la manutention, par l'emploi généralisé de méthodes d'automatisation, voire, chaque fois qu'elle est possible, d'automation ; de bons exemples peuvent en être donnés non seulement avec les machines-transferts pour l'usinage des moteurs et d'autres éléments par têtes électromécaniques automatiques, mais encore par les presses en continu automatiques pour l'emboutissage de certains éléments de voitures, ou encore par les machines multipoints électriques à souder. Ce degré de perfectionnement entraîne une conséquence : l'amélioration importante de la productivité : par véhicule construit, il fallait 400 heures de travail en 1953, 300 en 1956 ; on a pu calculer que la productivité par heure de travail avait augmenté de 31 p. 100 entre 1956 et 1960. Il semble qu'on puisse prévoir une continuation atténuée de ce progrès, puisque pour une production en augmentation de l'ordre de 50 p. 100 en 1965 sur 1960, on envisagerait non seulement une augmentation des effectifs de l'ordre de 19 p. 100, mais une amélioration de 26 p. 100 de la productivité par heure de travail.

11. — *Les caractères des entreprises.* — La production de voitures particulières et dérivées est en France fortement concentrée, aussi bien sur le plan technico-financier que géographiquement.

Techniquement, au début de 1960, la concentration est importante, puisque, pour cette branche industrielle, on compte 24 établissements, dont 19 employant plus de 500 personnes, et parmi eux 13 plus de 1.000 ; voici la répartition :

	NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS	EMPLOI TOTAL
	—	—
Plus de 1.000 personnes	13	125.900
501 à 1.000 personnes	6	4.000
201 à 500 personnes	2	980
11 à 200 personnes	3	220

Mais, du fait du manque de place ou pour toute autre raison, des sociétés ont été amenées à répartir leurs établissements industriels en plusieurs localisations distinctes ; ainsi Renault dispose, en dehors de Billancourt de quatre usines dans la région parisienne et d'un bureau d'études : Flins, Clichy (décolletage), Saint-Denis (pièces de rechange), Choisy (pour les autorails) et Rueil, et de huit usines en province : Cléon (fonderie, boîtes de vitesse), Orléans (soupapes), Arnage, Annecy (roulements à billes), Hagondange et Saint-Michel-de-Maurienne, Salbris (scieries), Saint-Jean-de-la-Ruelle (matériel d'injection). De même, par exemple, Citroën groupe, outre l'usine du quai de Javel, celles de Saint-Ouen, Clichy, Asnières, Saint-Denis, Aubervilliers et Rennes. La concentration en sociétés donne donc une meilleure image du taux de concentration de l'industrie automobile que le nombre d'unités techniques de fabrication.

Or, de ce point de vue, la production française de voitures particulières est assurée seulement par sept firmes : parmi elles quatre fournissent (1960) 98,3 p. 100 de la production, chacune avec une production annuelle supérieure à 150.000 unités. Si l'on décompte avec les voitures particulières, les voitures commerciales construites par les mêmes sociétés, on arrive même à un pourcentage de 99,3 p. 100.

Sans vouloir les comparer au cas américain, exceptionnel dans son gigantisme, les deux plus grandes sociétés produisent avec 5 millions de véhicules en 1959, près de 75 p. 100 de la production totale, la confrontation avec les grandes pays constructeurs voisins montre une position satisfaisante de la construction automobile française : si, en Italie, Fiat dispose d'un quasi-monopole assurant 82 p. 100 de la production nationale, les quatre principaux groupes britanniques (B. M. C., Ford G.-B., Vauxhall et Rootes) assurent 80 p. 100 de la production automobile du pays et les quatre principales sociétés ouest-allemandes (Volkswagen, Opel, Daimler-Benz et Auto-Union, Ford-Werke) 85 p. 100. Le taux de concentration français est supérieur à ceux de la plupart des autres grands pays constructeurs.

Cette situation est le résultat d'une politique de fusion par absorption, qui, depuis 1953 surtout, a fait disparaître plusieurs petits constructeurs, plus accessoirement de la décision de certains constructeurs de se spécialiser dans les poids lourds. Au premier cas, correspondent l'absorption de la société Salmson en liquidation par la Régie Renault en 1955, celle de Ford par Simca en 1954, celle de Mathis par Citroën en 1953, après la fusion Hotchkiss-Delahaye en 1953, la spécialisation de la nouvelle société dans les véhicules utilitaires. Sans aller jusqu'à la fusion, certains accords ont contribué aussi à la concentration : tel l'accord d'août 1955 entre Simca et Bugatti pour la construction de moteurs, ou l'accord Citroën-Panhard de 1955, qui, sans aboutir à une fusion, transfère à Citroën 25 p. 100 du capital de Panhard, confie à Panhard la fabrication des fourgonnettes 2 CV et fut complété en 1956 par la mise en commun des réseaux de vente des deux sociétés.

12. — L'industrie automobile des voitures particulières et dérivées est aussi étroitement concentrée sur le plan géographique, puisque la région parisienne concentre plus des trois quarts de la main-d'œuvre employée dans l'industrie automobile.

Les raisons de cette localisation géographique prépondérante sont à la fois l'appel d'un grand marché de consommation et l'existence d'un grand foyer de main-d'œuvre, nombreuse, qualifiée et diversifiée dans ses qualifications : c'est ce qui a entraîné la plupart des initiateurs de la construction automobile à s'installer à Paris ou dans sa proche banlieue ; seule l'initiative des Frères Peugeot a fait exception au profit de la Porte de Bourgogne — si bien que le Doubs est, après la Seine, le premier département français acheteur de voitures par rapport au montant de sa population.

La très forte concentration initiale à Paris et autour de Paris a toutefois fait place à certains efforts de déconcentration, par suite de l'insuffisance des espaces libres convenant à une grande usine moderne d'automobiles, des inconvénients de la dispersion des usines d'une même société à Paris et dans la proche banlieue et des frais de transport internes qu'elle suscite, plus récemment par suite des impératifs administratifs et économiques de la décentralisation du territoire. De là plusieurs formules :

— l'une est le réaménagement, avec agrandissement d'usines anciennes (Poissy), ou l'installation d'usines nouvelles (Flins) dans la grande banlieue parisienne, solution qui pose au nouvel établissement un problème de transport ou de logement du personnel et qui, au surplus, ne décongestionne pas la région parisienne : 200 à 300 ouvriers seulement sont allés de Billancourt à Flins. En aménageant les extensions de capacité dans la grande banlieue, on ne réduit pas le congestionnement de la région parisienne, on évite seulement de l'aggraver aux environs immédiats de Paris ;

— la seconde est l'installation en province, recherchant les foyers de main-d'œuvre provinciaux, mais à l'intérieur d'une zone qui économiquement gravite autour de Paris et est assurée de bonnes liaisons de transport avec Paris — solution qui peut se heurter à des difficultés locales, mais qui a donné des résultats avec Arnage près du Mans, et Cléon près de Rouen (Renault), avec Reims et Orléans (Panhard) ;

— la troisième est l'implantation de nouvelles usines en province loin de Paris : tel est le cas de Citroën à Rennes depuis 1953, avec une extension très importante en cours permettant d'employer plusieurs milliers de personnes ; terminée en 1963, elle pourrait atteindre, avec un effectif de 10.000 personnes, une capacité de production de 1.000 voitures par jour en 1965. De même la nouvelle usine Peugeot de Mulhouse, qui sera terminée en 1963-64 et emploierait 7.000 personnes. Il s'agit dans l'un et l'autre cas d'augmentation de capacité de production plus que d'un transfert d'activité, celle de Citroën passant de 1.500-1.600 véhicules par jour actuellement à 2.500 en 1965, celle de Peugeot de 1.050 à 1.350. La concentration actuelle dans la région parisienne sera donc atténuée en 1965 — 68 p. 100 de la main-d'œuvre au maximum au lieu de 77 p. 100 aujourd'hui.

La situation de la concentration géographique est donc la suivante :

TABLEAU III

Effectifs dans l'industrie des voitures particulières et dérivées (1959).

	NOMBRE	p. 100		NOMBRE	p. 100
	—	—		—	—
Région parisienne...	101.500	77,3	Autres régions.....	21.700	16,7
Bassin parisien (en dehors de la région parisienne)..	7.900	6	Nord	400	0,3
Champagne ...	700	0,5	Centre	1.000	0,8
Normandie	1.300	1	Bretagne	1.300	1
Région de la Loire	5.900	4,5	Est		
			Franche-Comté .	18.400	14,1
			Bourgogne	600	0,5

LES ASPECTS FINANCIERS

13. — Deux aspects méritent spécialement examen, les prix des voitures et les investissements des entreprises.

Les prix.

Le caractère concurrentiel des voitures françaises dépend du niveau de leurs prix par rapport à ceux des voitures des pays concurrents. Il ne peut certes être question de comparer des prix de revient, car ils ne sont pas connus d'une manière rigoureuse, en tout cas à l'étranger, du fait de la présentation différente des résultats financiers dans les divers pays et même suivant les diverses firmes d'un même pays. On ne peut donc comparer que les prix de marché, c'est-à-dire les prix de vente augmentés des marges bénéficiaires.

Diverses méthodes de comparaison peuvent être utilisées dont peu sont satisfaisantes.

L'une consisterait à confronter les prix de vente dans les pays qui, n'étant pas constructeurs, ne chargent les véhicules automobiles que de taxes fiscales proportionnelles à leur puissance ou à leur poids. On peut donc essayer la méthode en examinant les

prix de voitures sensiblement voisines pour la puissance et l'habitabilité aux salons de Bruxelles et de Genève en janvier et mars 1961. Cet examen peut être résumé dans le tableau suivant :

TABLEAU IV

PRIX en francs belges au salon de Bruxelles (janvier 1961).	MARQUE et type.	PUISSANCE fiscale CV.	PRIX en francs suisses au salon de Genève (mars 1961).
46.300	4 CV Renault	3,8	4.950
43.900	Fiat 750	3,9	5.350
62.000	Dauphine	4,3	6.475
	DKW Junior	4	7.050
	Morris 850	4,3	5.250
58.750	Volkswagen	6	5.555
74.900	Simca Aronde	6,5	7.275
74.000	Opel 1.200	6,1	7.350
	Fiat 1.100	5,6	6.975
	Peugeot 404	8,2	10.900
	Opel 1.700	8,5	8.375
	Ford Consul	8,6	8.900
	Vauxhall Victor	7,6	8.300
109.950	Citroën ID 19	9,7	11.600
129.000	Mercédès 190 B	9,6	13.900
	Fiat 1.800	9,1	11.900
	Standard Vanguard six	10,1	12.200

Cette comparaison — qui paraîtrait montrer la place intermédiaire de la construction automobile française dans le domaine des prix — ne peut toutefois être retenue ; car les constructeurs ont la faculté de jouer sur les marges bénéficiaires de l'entreprise suivant les marchés, et les concessionnaires celle de faire varier leurs propres marges ; or rien ne prouve que vis-à-vis du même marché, belge ou suisse, les constructeurs européens aient tous la même politique et par conséquent, appliquent pour des voitures de même type des marges du même ordre de grandeur. Aussi bien, d'ailleurs, certains exemples montrent des situations divergentes : la *Fiat 750* est vendue plus cher que la *4 CV Renault* en Suisse et moins cher en Belgique, de même l'*Opel 1200* par rapport à la *Simca Aronde*.

On peut être tenté d'appliquer une deuxième méthode, en comparant les prix moyens des productions nationales ; l'application n'en est pas probante ; car le prix moyen dépend du poids de la voiture, d'autant plus chère qu'elle est lourde ; or, la structure des productions n'est pas la même dans les divers pays producteurs d'Europe du fait de politiques différentes à l'égard de l'automobile, et spécialement pour la fiscalité sur les carburants ; ainsi les voitures britanniques sont plus lourdes que les voitures allemandes, elles-mêmes plus lourdes que les voitures françaises et italiennes.

14. — Deux méthodes peuvent être retenues pour opérer la comparaison nécessaire : la comparaison du prix de vente du kilogramme de voiture hors taxes sur le chiffre d'affaires — ce qui d'ailleurs ne peut avoir qu'une valeur indicative — l'examen des prix que les constructeurs étrangers doivent assigner à leurs voitures pour parvenir à les écouler sur divers marchés. Les indications fournies à la section par le délégué général de la fédération nationale de l'automobile à partir de ces deux méthodes sont concordantes.

Par rapport au prix de vente au kilogramme — comme par comparaison des prix unitaires — les voitures françaises sont les moins chères d'Europe. Pour le prix de vente au kilogramme, elles ont l'avantage sur les voitures britanniques, elles-mêmes moins chères que les voitures allemandes, qui sont elles-mêmes meilleur marché que les voitures italiennes.

Une deuxième approche confirme cette première conclusion : les prix auxquels les constructeurs étrangers vendent leurs voitures en France sont moins élevés que ceux qu'ils pratiquent sur les marchés voisins. Ainsi le prix des voitures anglaises dédouanées est plus fort en Allemagne et en Italie qu'en France, celui des voitures allemandes plus fort en Grande-Bretagne et Italie qu'en France, celui des voitures italiennes plus fort en Grande-Bretagne et Allemagne qu'en France. Pour citer deux cas précis : la Volkswagen Export se vend 29 à 33 p. 100 plus cher en Grande-Bretagne et Italie qu'en France, la Ford Taunus 42 à 48 p. 100 plus cher dans les deux mêmes pays qu'en France.

Les prix de vente français sont donc moins élevés que ceux de la concurrence. A quoi est due cette situation et quelle en est la conséquence ?

15. — La situation, relativement avantageuse, des prix de vente français de voitures ne traduit pas la position relative des prix de revient, et ne s'explique ni par un moindre poids de charges fiscales, ni par une moindre charge d'endettement (c'est le contraire qui est vrai, cf. plus loin) ni par des charges salariales moindres. Sur ce dernier point, des précisions sont apportées par l'enquête sur les conditions de salaires et de travail dans l'industrie automobile présentée au congrès de la Fédération internationale des ouvriers sur métaux en novembre 1960. La charge salariale nette supportée par l'entreprise pour un ouvrier marié père de deux enfants, incluant le salaire horaire brut, et les prestations salariales versées par l'entreprise (prestations patronales diverses, congés payés et jours fériés payés, contribution à la sécurité sociale légale et contractuelle, allocations familiales) est en France de 40 p. 100 inférieur à celle de la Suède, de 20 p. 100 à celle de la Grande-Bretagne, mais supérieure de 12 p. 100 à celle de l'Allemagne de l'Ouest et de 13 p. 100 à celle de l'Italie (en 1959) ; vis-à-vis de l'Allemagne de l'Ouest, le salaire horaire brut est en France inférieur de 13 p. 100 à celui de l'Allemagne, mais les prestations salariales indirectes versées par l'industrie automobile s'élèvent en France à 58,15 p. 100 du salaire brut, en Allemagne de l'Ouest à 23,8 p. 100 ; en Italie, elles sont en pourcentage supérieures au niveau français — 62,9 p. 100 —, mais elles s'appliquent à un salaire horaire brut inférieur de 15 p. 100 au salaire français. Le décalage avec l'Allemagne et l'Italie a, au surplus, été accentué par de récentes mesures : l'augmentation d'un point du taux des assurances sociales, le relèvement du plafond de sécurité sociale, l'augmentation, depuis avril 1960, de la prime de transport dans la région parisienne, mesures qui majorent d'à peu près 2 p. 100 les prix de revient de l'industrie automobile.

Le niveau des prix français s'explique par deux causes d'ailleurs liées l'une à l'autre. Le blocage des prix y a d'abord contribué : s'il a été levé le 1er avril 1961, il comporte une certaine hystérésis, et l'augmentation a été en moyenne limitée à 2,5 p. 100.

D'autre part, en fixant son prix de vente, le constructeur doit tenir compte des entraves imposées à l'utilisation de la voiture, notamment par les difficultés de circulation, par le niveau élevé du prix de l'essence et par d'autres surcharges fiscales spécifiques. L'usager dépensant davantage pour l'utilisation de la voiture, et parvenant plus difficilement à l'utiliser, le constructeur est obligé de vendre la voiture moins cher, sous peine de voir diminuer ses ventes.

Comme les prix de revient français paraissent comparables aux prix étrangers, la faiblesse du prix de marché en France comprime la marge bénéficiaire et diminue les possibilités d'autofinancement par investissement.

16. — *Les investissements.* — Pour soutenir son double effort d'expansion et de productivité, l'industrie française des voitures particulières et dérivées, a dû procéder à des investissements importants : 157 milliards d'anciens francs de 1950 à 1957, 440 millions de nouveaux francs pour 1958, 338 en 1960 pour les quatre grandes sociétés productrices ; la plus importante d'entre elles — qui a depuis 1945 investi 106 milliards d'anciens francs cumulés, a investi par exemple 8,5 milliards d'anciens francs en 1956 et 19,8 en 1959. Dans l'ensemble ces mêmes quatre grandes sociétés parviennent à investir chaque année 6 à 7 p. 100 de leur chiffre d'affaires — dont 70 p. 100 par autofinancement et le reste par endettement — 6,4 p. 100 en 1958 ; le pourcentage des investissements par rapport au chiffre d'affaires a de 1950 à 1959 oscillé à la régie Renault entre un maximum de 8,1 p. 100 (en 1950) et un minimum de 2,8 p. 100 (en 1954) ; il se situe à 6,33 p. 100 en 1959.

Malgré son importance, cet effort situe l'industrie automobile française au-dessous du niveau de ses concurrents : alors que les quatre grandes sociétés françaises investissaient 157 milliards d'anciens francs de 1950 à 1957, les « quatre grands » d'Allemagne occidentale pouvaient eux, investir 275 milliards (Volkswagen, Opel, Ford, Daimler-Benz) ; alors qu'en 1958 les « quatre grands » français mobilisaient 44 milliards d'anciens francs la même année la seule entreprise Volkswagen mobilisait les deux tiers de la valeur des investissements français globaux. La comparaison avec les autres grands pays constructeurs montre la même situation :

Rapport de l'investissement au chiffre d'affaires (1956-1959.)

Quatre « grands » français	6,8	p. 100.
Quatre « grands » allemands	8,5	—
Grande-Bretagne (Ford et Vauxhall)	8,25	—
Italie (Fiat)	12,5	—
Etats-Unis, moyenne	10	—

De plus, l'effort français d'investissement a impliqué un endettement important, qui s'élève dans l'industrie automobile française (quatre grands constructeurs) en francs 1960 à 800 millions de nouveaux francs. Inversement en Allemagne de l'Ouest, les quatre grands constructeurs, tout en investissant en moyenne deux fois plus que les quatre « grands » français, ont pu se désendetter, si bien que leurs dettes à moyen et long terme ne s'élevaient en fin de 1960 qu'à 120 millions de nouveaux francs, 6,6 fois moins que pour les quatre grands constructeurs français.

Les constructeurs français ont donc jusqu'à maintenant vis-à-vis de leurs concurrents, notamment allemands, le double handicap d'un investissement annuel moindre et d'un endettement plus important. Cette situation est due pour une part au niveau des prix de vente français, atteints par le blocage jusqu'au 1er avril 1961, mais surtout à des marges plus faibles d'autofinancement. Le rapport des bénéfices nets (amortissements exclus) aux chiffres d'affaires est en effet plus faible en France que chez les concurrents ; la marge bénéficiaire est de 5 à 6 p. 100 en Italie et en Allemagne en moyenne, et s'est même élevé à 9,2 p. 100 chez Opel en 1959, à 14 p. 100 chez Volkswagen en 1958. En France, elle est en moyenne de 1 p. 100 : par exemple, le bilan de la régie Renault pour 1959 fait apparaître un bénéfice net de 3.493 millions d'anciens francs pour un chiffre d'affaires total de 313 milliards, soit 1,1 p. 100.

La construction de poids lourds.

17. — Les caractères de cette industrie, qui comprend les camions d'une charge utile de 4 tonnes et plus, les tracteurs routiers, les autobus et autocars et les véhicules spéciaux, sont assez différents de ceux de l'industrie des voitures particulières et dérivées : sa production, à l'échelle européenne, est faible et sans expansion récente notable ; sa gamme de production est beaucoup plus variée, et le degré de concentration des entreprises est beaucoup plus faible. La situation des prix est plus défavorable que pour les voitures particulières.

Les caractères de la production.

Le niveau de production.

18. — La production totale n'a atteint que 29.726 véhicules en 1960, ce qui marque tout d'abord une certaine stabilisation. Avec 26.731 unités en 1960 celle de camions de plus de 8 tonnes et tracteurs routiers marque même un recul par rapport à 1957, 29.000.

Ces résultats contrastent avec ceux des grands constructeurs voisins. Non seulement la progression de ceux-ci est continue au cours des dernières années : 25 p. 100 par an en Grande-Bretagne, 15 p. 100 en Allemagne de l'Ouest, malgré certaines mesures restrictives imposées dans ce pays en 1958 par le code de la route ; mais encore, sur le plan quantitatif, leur production est beaucoup plus importante : 60.000 en Allemagne où le plus gros constructeur, Mercedes-Benz, construit à lui seul plus de gros camions que tous les constructeurs français réunis, 100.000 en Grande-Bretagne en 1960. La situation est la même pour les autocars et les autobus : 2.495 construits en France en 1960 — soit moins qu'en 1959 —, contre 8.000 en Allemagne de l'Ouest, et 19.000 en Grande-Bretagne.

19. — L'industrie française des poids lourds marque donc un déphasage, et par rapport à celle des voitures particulières et dérivées, et par rapport aux grandes industries de poids lourds des pays voisins. Plusieurs causes expliquent cette position : faiblesse du marché intérieur et incertitude sur l'avenir, difficulté des exportations, rôle des importations.

Le marché intérieur de camions lourds est entravé en France par des restrictions réglementaires, dues à la politique de coordination des transports, et par la fiscalité.

Tout d'abord les camions subissent, outre une taxe générale au poids, frappant camions et remorques, une taxe dite de zone longue, quand ils dépassent une zone courte limitée à un rayon d'environ 125 kilomètres autour de leur point d'exploitation. De plus, depuis 1934, en France, le transporteur public de zone longue est contingenté et si les contingents ont augmenté de 33 p. 100 depuis 1934 cette augmentation est faible, comparée à celle de l'activité économique générale.

Quant à la fiscalité, elle pèse doublement sur l'utilisation, donc sur le marché des poids lourds ; la T. V. A. frappe les véhicules utilitaires comme les voitures particulières parce que le véhicule utilitaire n'est pas considéré comme un bien d'équipement, mais comme un bien de consommation durable ; en Grande-Bretagne, au contraire, la purchase-tax (28 p. 100) frappe les voitures particulières, mais non pas les camions. D'autre part, la taxe spécifique sur le gas-oil est importante.

Les résultats sont doubles :

— si la France a le plus nombreux parc de véhicules utilitaires en Europe — 1.585.000 véhicules au 1er janvier 1961, contre 1.330.000 en Grande-Bretagne, 645.000 en Allemagne de l'Ouest et 560.000 en Italie — le pourcentage de poids lourds dans l'ensemble n'est que de 11,5 p. 100 contre 16,5 en Grande-Bretagne ; près de la moitié du parc français est en effet constitué de véhicules légers, d'une capacité de charge inférieure à 1 tonne ;

— d'autre part le parc français roule moins ; le nombre de tonnes/kilométrique par camion est par exemple en zone courte de 5.700 en France contre 22.000 en Allemagne, et en zone longue de 291.000 en France contre 386.000 en Allemagne. Les besoins de renouvellement sont donc moins forts en France.

20. — Les incertitudes sur l'avenir contribuent elles aussi au marasme relatif de l'industrie des poids lourds. Un certain nombre d'incertitudes techniques sont gênantes, notamment la charge par essieu pour les camions lourds ; si les autres réglementations techniques sont sensiblement les mêmes dans l'intérieur du Marché commun (4 mètres de hauteur maximum, sauf aux Pays-Bas — 3,6 mètres —, largeur maximum 2,5 mètres, longueur maximum de 10 à 11 mètres, sauf en Belgique), la charge maximum par essieu est de 13 tonnes en France et en Belgique, de 10 en Italie, de 8 en Allemagne naguère et récemment 10, de 8 aux Pays-Bas. La norme de circulation internationale dans le C. E. E. est de 10 tonnes, si bien que l'industrie des poids lourds ne peut tabler sur les données sûres : va-t-elle s'aligner sur la norme de 10 tonnes, ou au contraire tout en construisant des véhicules de 10 tonnes de charge par essieu pour la circulation européenne, maintenir des charges de 13 tonnes pour la vente à l'exportation dans les pays qui recherchent des véhicules lourds, et pour la vente intérieure ? Pour celle-ci l'administration imposera-t-elle 10 tonnes, ou acceptera-t-elle 13 tonnes avec des modifications techniques permettant d'éviter une dégradation plus importantes des routes, et portant sur l'écartement des zones jumelées, la suspension, la pression des pneus, etc. ? Un prototype qui peut supporter 12,5 tonnes à 12,7 par essieu moyennant certains aménagements techniques ne dégraderait pas plus la route que des essieux normaux de 10 tonnes. Autant d'incertitudes pour les programmes à établir.

L'incertitude concerne également la demande d'autocars. Le ramassage scolaire est prévu depuis 1953 ; mais, en dépit des dispositions réglementaires, il n'est pas appliqué. Le jour où il le serait, il faudrait probablement doubler le parc d'autocars ; l'exemple américain est net : 73 p. 100 du parc d'autocars sont dévolus au ramassage scolaire. Quand ce ramassage sera-t-il pratiqué et à quelle échelle ? C'est là une double incertitude.

21. — Aux difficultés du marché intérieur s'ajoutent celles de l'exportation : contrairement au cas des voitures particulières, les constructeurs de poids lourds n'exportent qu'une assez faible part de leur production, cette part oscillant entre 10 p. 100 et 28 p. 100 en 1960 suivant les constructeurs. Les raisons en sont nombreuses.

Tout d'abord les conditions du crédit à l'exportation sont moins libérales que dans des pays voisins ; la Compagnie française du crédit à l'exportation — COFACE — impose un versement préalable de 25 p. 100, et un crédit de 3 ans, que l'on peut parfois obtenir de porter à 4 ou 5 ans après de multiples démarches pendant lesquelles il arrive souvent que le marché soit perdu, alors qu'Allemagne Occidentale et Grande-Bretagne ne demandent aucun versement à l'origine et accordent un crédit de 5 ans, d'ailleurs extensible : ainsi, récemment, la France a perdu un marché en Yougoslavie parce que la Grande-Bretagne avait accordé 7 ans de crédit ; classé comme bien d'équipement, le poids lourd français pourrait bénéficier automatiquement de 5 ans au moins au titre de l'assurance-crédit.

D'autre part, sur les marchés d'outre-mer, les crédits accordés par la France et les autres pays sont affectés différemment : ces derniers les accordent à charge pour les pays bénéficiaires d'importer en provenance du pays qui fournit les crédits ; ainsi ont procédé l'Allemagne de l'Ouest, les pays de l'Est, et naguère les Etats-Unis. En France ce n'est pas le cas. Résultat : le parc de l'armée mauritanienne, lors de l'indépendance, était constitué de camions Mercedes ; tout récemment l'Allemagne a enlevé une commande de 200 camions Krupp au Mali aux dépens de la France, à l'aide de crédits apportés par elle au Mali et destinés à acheter des produits industriels allemands (la commande a du reste été suivie de 200 voitures Mercedes, le véhicule utilitaire étant souvent dans les pays sous-développés le moyen de pénétration de la voiture particulière).

22. — Troisième raison des difficultés de l'industrie: l'importation constitue une concurrence notable, non seulement à cause du préjugé français favorable pour les poids lourds allemands, mais aussi pour certaines raisons techniques : en France où le prix du gas-oil est élevé, on a tendance à construire des moteurs moins puissants que ceux des véhicules allemands ; les conditions plus restrictives imposées par le code de la route allemand imposent à ces derniers une tare plus faible, ce qui peut expliquer la préférence de l'acheteur français au moins avant utilisation : car celui-ci s'aperçoit à l'usage que, correspondant à un poids mort plus faible, le châssis est moins résistant. D'autre part une concurrence active s'exerce aussi au niveau des concessionnaires, quand une entreprise allemande consent à ses concessionnaires en France des commissions très nettement plus élevées sur les véhicules vendus et les pièces détachées, que des entreprises françaises.

Pour l'ensemble de ces raisons, l'industrie française du poids lourd n'a pas connu l'expansion très rapide des voitures particulières.

Les types de modèles.

23. — Il peut paraître paradoxal de noter que l'industrie française du camion lourd produit un nombre de modèles important eu égard au niveau de sa production. Berliet, qui groupe 45 p. 100 de la production, fabrique 90 modèles différents, qui en fait se ramènent, avec des différences de détail, à une quinzaine de types différents, alors que la cadence journalière de fabrication est actuellement de 60 véhicules par jour (57 camions et 3 autocars). La Saviem, de même, n'a pas dissimulé que ses objectifs étaient de pouvoir satisfaire toutes les catégories de clientèles, en livrant une gamme complète de véhicules différents, malgré une chaîne de fabrication de 10-12 véhicules par jour.

La dispersion des modèles fabriqués s'explique d'abord, si paradoxale que l'observation puisse paraître, par un souci de rentabilité de la part des entreprises ; l'utilisateur de poids lourds demande de plus en plus un matériel adapté à ses besoins ; ceux-ci se diversifient de plus en plus, exigeant des modèles particuliers, avec des structures de châssis différentes, jusques et y compris le matériel tous terrains et les camions sahariens. Un constructeur qui ne se plierait pas à ces exigences de la clientèle serait rapidement déclassé par rapport à la concurrence.

La faible importance des séries due à la quantité modeste des véhicules construits et au nombre élevé de types de véhicules explique un autre caractère de la production : un taux d'automatisation moins élevé que dans la construction de voitures particulières ; pour ne citer que quelques exemples, la machine transfert n'est possible dans l'industrie des poids lourds, pour les seules usines importantes, que pour certains travaux comme l'usinage des moteurs ; une usine qui fabrique 70 à 75 moteurs par jour peut usiner 150 culasses de 2 ou 3 cylindres par jour avec des machines-transfert ; même cas pour les bielles. Le plus souvent l'usinage requiert l'emploi de machines plus simples, à la limite une semi-automatisation avec des machines à quelques broches, sans passage automatique de l'une à l'autre. La soudure ne peut, étant donné le débit, requérir des machines multipoints. Les chaînes de montage, dont la cadence est beaucoup plus lente que celle des voitures particulières, n'appellent pas l'arrivée automatique et régulière par les engins automatiques de manutention de beaucoup d'éléments de l'assemblage. L'automatisation totale, *a fortiori* l'automation, ne sont pas, sauf exception, autorisées par des cadences de fabrication nécessairement plus lentes, incompatibles avec un amortissement normal des installations les plus automatiques.

Les caractères des entreprises.

24. — Dans ce domaine aussi, la différence est importante avec la construction de voitures particulières, tant pour la concentration technico-financière que pour la localisation des usines.

La concentration paraît faible. Certes, l'industrie des poids lourds a participé à la vague de concentration de l'ensemble de l'industrie automobile depuis 1953 : en 1955, Simca absorbe Unic (outre la Société mécanique de la Seine, Someca) ; la même année, la Société anonyme de véhicules industriels et d'équipements mécaniques — Saviem — est fondée par la fusion du département des véhicules industriels de la Régie Renault avec Latil et Somua (Société d'outillage mécanique et d'usinage d'artillerie), en vue de la production de poids lourds supérieurs à 5 tonnes ; depuis 1956, la Saviem reprend à Annonay les anciens ateliers du groupe Besset-Isobloc-Floirat qu'elle a modernisés et agrandis en vue de la production en série d'autocars ; enfin, en 1959-1960, la Saviem conclut avec Chausson des accords qui unifient les directions commerciales et les bureaux d'études et apportent à la Saviem le fonds de commerce de Chausson affecté aux fabrications d'autocars. En 1960, Berliet est devenue fortement majoritaire dans les établissements Rochet-Schneider, ce qui a permis de spécialiser l'usine de Monplaisir dans la fabrication de véhicules et engins spéciaux.

Résultat : au début de 1955, on comptait en France douze producteurs de poids lourds, dont quatre construisaient 82 p. 100 du total ; en 1960, on en compte encore dix, dont quatre font 96 p. 100 du total. La production de camions de plus de 8 tonnes est dominée par Berliet, 45,1 p. 100, suivie par Unic, 24,5 p. 100, puis par Saviem et Citroën ; celle d'autocars par Saviem-Chausson, 59,9 p. 100, et Berliet, 25,9 p. 100. Néanmoins, on compte encore six entreprises qui ne font encore que 0,2 à 2 p. 100 de la production totale de poids lourds.

Certes, en Allemagne, pour les camions lourds, la part de Mercedes est la même dans la production allemande que celle de Berliet dans la production française (45 p. 100) et les quatre principales entreprises allemandes ne font que 88 p. 100 de la production allemande de poids lourds. En pourcentages de concentration, la France n'est donc pas mal placée. Ce sont plutôt les ensembles de production qui, en France, sont moins puissants qu'en Allemagne de l'Ouest, Mercedes produisant à lui seul 30.000 véhicules, plus que tous les constructeurs français réunis, dont 14.000 du même type. C'est donc moins le taux de concentration que l'ampleur des unités de production qui, en France, laisse à désirer. Aussi bien les concentrations qui pourraient apparaître souhaitables sont-elles rendues difficiles par plusieurs obstacles : particularisme de telle entreprise, actif industriel et surface d'usine trop faibles de telle autre, volonté d'une entreprise d'augmenter son potentiel et d'entreprendre une lutte commerciale, plutôt que de se laisser absorber. Avec des cadences de production réduites, l'accord de deux entreprises entraîne une spécialisation des types fabriqués, donc des compensations financières éventuelles en cas de diminution d'une des productions — ce qui implique ou peut impliquer l'établissement de liens financiers aboutissant à l'absorption d'une entreprise par une autre.

25. — Quant à la localisation géographique, elle ne comporte pas la concentration dans la région parisienne exclusivement. Avec les départements de poids lourds des constructeurs de voitures particulières, comme Citroën, Simca, Unic, Saviem-Chausson et Panhard, et des sociétés de petites dimensions, la région parisienne ne groupe guère plus de la moitié de la construction française ; la région lyonnaise en groupe près de l'autre moitié, avec Berliet, surtout à Vénissieux.

Le monopole des régions parisienne et lyonnaise sera toutefois moins complet dans un très proche avenir, avec le plein développement des deux usines de la Saviem, à Annonay (Ardèche), d'une part, et à Blainville-sur-Orne, près de Caen, d'autre part, extension rendue nécessaire par les faibles surfaces des usines de Suresnes et Saint-Cloud et de celle de Saint-Ouen apportées à la Saviem respectivement par Latil et Somua.

Les aspects financiers de la production.

26. — Pour l'un de ses aspects, l'ampleur des marges bénéficiaires dont dérivent les possibilités d'autofinancement, la situation de l'industrie des poids lourds est voisine de celle des voitures particulières et dérivées. La plus importante société productrice de poids lourds n'a, d'après les résultats des exercices 1959 et 1960, que des marges bénéficiaires (bénéfice net par rapport au chiffre d'affaires) de 0,78 p. 100 en 1959 et 0,82 p. 100 en 1960. Les marges bénéficiaires allemandes sont au contraire de l'ordre de 7 à 8 p. 100.

27. — En ce qui concerne, par contre, les prix de vente, les indications données à la section font état d'une situation bien moins favorable que ne l'est actuellement celle des prix des voitures particulières.

— d'une part pour les véhicules d'un poids total autorisé de 8 à 13 tonnes (3,500 tonnes à 8 tonnes de charge utile), les prix hors taxes sur le chiffre d'affaires sont sensiblement au même niveau que ceux des fabricants allemands et anglais, à une exception près: le camion Mercédès 322, construit, il est vrai, à 12.000-14.000 exemplaires, coûte à la tonne utile 5 à 7 p. 100 moins cher que le véhicule français correspondant.

— d'autre part, pour les véhicules supérieurs à 13 tonnes de poids total autorisé, les prix allemands sont de 10 à 13 p. 100 inférieurs aux prix français ; si cette différence est pour partie compensée par de plus importantes et précoces réparations de châssis pour les véhicules allemands, le handicap subsiste.

Ainsi, pour les poids lourds, l'industrie automobile française se trouve encore obligée à consentir des remises exceptionnelles pour pouvoir vendre dans un certain nombre de pays ; le prix de vente dépendant chaque fois du pays en question et du type de véhicule vendu.

ANNEXE II

Rapport pour avis de la section des travaux publics, des transports et du tourisme, présenté par M. Jean Boucoiran, sur les problèmes de circulation routière et urbaine.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

Ire PARTIE. — Programme envisagé ou possible pour améliorer le réseau de routes de grandes communications actuellement existant en supprimant les goulots d'étranglement (ponts, passages à niveau, sections trop étroites, notamment dans les villages et les villes de passage). Coût de ce programme.

IIe PARTIE. — Programme de parkings et de voies de dégagement actuellement envisagé ou à envisager pour les grandes villes.

Considérations générales.

I. — Voies de dégagement et voirie urbaine.

A. — Région parisienne.

B. — Autres grandes villes.

II. — Stationnement.

CONCLUSIONS

Au cours de sa réunion du 6 juin 1961, le bureau du Conseil économique et social a décidé de demander à la section des travaux publics, des transports et du tourisme, un rapport pour avis dans le cadre de l'étude sur les perspectives d'expansion de l'industrie automobile, dont est saisie, à titre principal, la section de la production industrielle et de l'énergie.

Les questions posées à la section des travaux publics, des transports et du tourisme étaient les suivantes :

— programme envisagé ou possible pour améliorer le réseau de routes de grande communication actuellement existant, en supprimant les goulots d'étranglement (ponts, passages à niveau, sections trop étroites, notamment dans les villages et les villes de passage) ; coût de ce programme ;

— programme de parkings et de voies de dégagement actuellement envisagé ou à envisager pour les grandes villes.

Le court délai imparti n'a pas permis à la section de répondre à ces questions avec autant de précision qu'il eût été désirable. Il a du moins été possible de réunir un certain nombre d'informations et de dégager certaines suggestions qui font l'objet du présent rapport pour avis.

Introduction.

Sans prendre parti sur les problèmes économiques et sociaux que peuvent poser les perspectives d'expansion de l'industrie automobile, et qui sont du ressort de la section de la production industrielle et de l'énergie, la section s'est strictement bornée à répondre aux questions qui lui étaient posées.

Elle n'a donc pas procédé à une étude approfondie du problème de la circulation qui aurait dépassé le cadre de la saisine.

Elle a de plus estimé qu'il convenait de répondre plus longuement à la deuxième question qu'à la première en vertu des considérations suivantes :

L'expansion de l'industrie automobile est étroitement liée au développement et à l'amélioration de l'infrastructure routière.

Mais il a paru à la section que les difficultés de la circulation étaient plus sensibles à l'intérieur et au voisinage des grandes villles qu'en rase campagne.

C'est en effet dans ces zones que se trouve concentrée la plus grande partie du trafic. On estime que 20 p. 100 des produits pétroliers destinés aux transports sur route sont consommés dans la région parisienne, et que près de 50 p. 100 sont consommés dans les zones urbaines.

Ces estimations sont confirmées par les statistiques du parc routier. Le tableau ci-après montre l'importance du parc automobile de la Seine par rapport à l'ensemble du parc de véhicules immatriculés au 1er janvier 1961 :

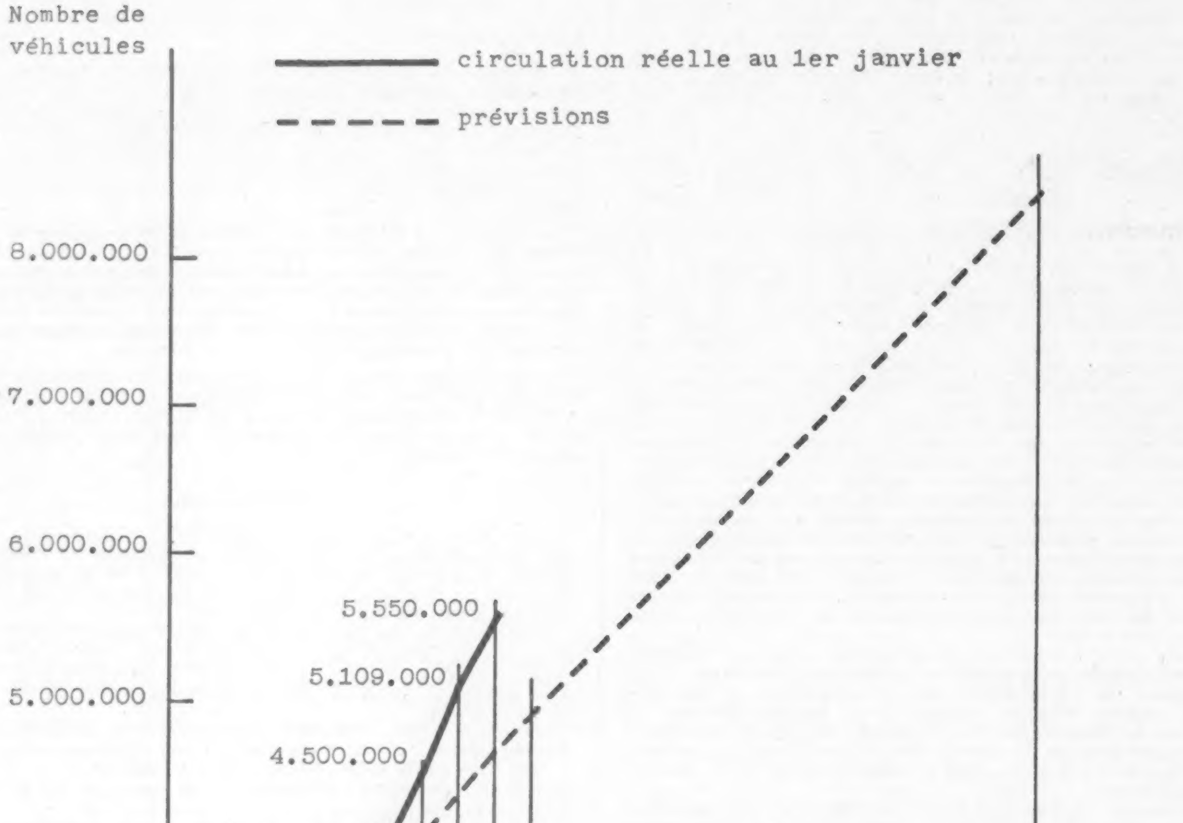
	VOITURES particulières et commerciales.	TOUS VEHICULES automobiles (1)
France	6.166.000	8.970.000
Seine	984.000	1.212.000

(1) Voitures particulières et commerciales, autobus et autocars, camionnettes, camions et véhicules spéciaux de transport, tracteurs, remorques.

Les immatriculations de voitures particulières pour l'ensemble de la France ont atteint en 1960 le total de 637.000, dont 143.576 dans la Seine et 34.000 dans la Seine-et-Oise (pour les deux départements 177.576, soit près du quart du total).

Pour l'avenir, il semble que les prévisions sur le nombre de voitures en circulation en 1975 pèchent plus par défaut que par excès. Le rythme réel d'accroissement du parc automobile de 1955 à 1960 est sensiblement plus rapide qu'il n'a été prévu ainsi que le montre le graphique ci-après, et il est vraisemblable de penser qu'en 1975 il aura largement dépassé les prévisions.

COMPARAISON DES PREVISIONS ET DE L'EVOLUTION DES VOITURES PARTICULIERES ET COMMERCIALES (à l'exclusion du parc utilitaire) ESTIMEES EN CIRCULATION EN FRANCE (1)



(1) - On estime que le nombre de véhicules en circulation est inférieur de 10 % environ au nombre de véhicules immatriculés.

Mais le pourcentage d'accroissement annuel du parc dans la Seine a tendance à diminuer sensiblement depuis l'année dernière, après s'être stabilisé pendant 3 ans autour de 10 p. 100. Ce ralentissement du rythme d'accroissement est dû à la conjonction de divers facteurs, mais il peut être au moins partiellement imputé aux difficultés croissantes de circulation et de stationnement dans l'agglomération parisienne.

Il n'en paraît que plus nécessaire de donner la priorité aux problèmes de circulation et de stationnement dans les grandes villes et dans leurs abords.

PREMIERE PARTIE

Programme envisagé ou possible pour améliorer le réseau de routes de grandes communications actuellement existant en supprimant les goulots d'étranglement (ponts, passages à niveau, sections trop étroites, notamment dans les villages et les villes de passage) ; coût de ce programme.

Le réseau routier français comporte :

80.000 kilomètres de routes nationales ;
270.000 kilomètres de routes départementales ;
370.000 kilomètres de chemins vicinaux ;
Au total : 720.000 kilomètres.

On peut y ajouter :

215.000 kilomètres de chemins ruraux reconnus ;
485.000 kilomètres de chemins ruraux non reconnus ;
45.000 kilomètres de voirie urbaine ;

Au total : 745.000 kilomètres.

Bien que les questions posées ne visent d'une façon générale qu'une partie du réseau national, la section a tenu à rappeler l'importance du réseau routier et à signaler deux aspects qui lui ont paru intéressants dans l'optique de l'expansion de l'industrie automobile :

1° Certains tronçons du réseau départemental, bien entretenu dans son ensemble, seraient susceptibles de doubler utilement un itinéraire de grande communication, moyennant quelques aménagements ;

2° Sans entrer dans la discussion du problème agricole, on peut penser que l'amélioration du réseau commun et rural serait susceptible de favoriser l'essor de l'automobile dans les campagnes.

La section ne mentionne ces deux idées que pour montrer que l'expansion de l'industrie automobile n'est pas uniquement liée à l'infrastructure du réseau national. Mais elle n'en estime pas moins que les problèmes les plus urgents visent la portion du réseau sur laquelle la circulation est la plus intense.

***

Les problèmes posés par la circulation sur les grands itinéraires les plus fréquentés seront partiellement résolus par la création en une quinzaine d'année d'une trame autoroutière d'environ 2.000 kilomètres. Mais le réseau national existant (80.000 kilomètres) n'en sera pas moins l'objet d'importantes améliorations.

Les crédits prévus au programme gouvernemental pour l'aménagement du réseau national sont du même ordre que les crédits prévus pour les autoroutes, soit 300 millions de nouveaux francs. Les crédits sont répartis entre :

— les itinéraires de première catégorie ;
— les itinéraires de deuxième catégorie ;
— le reste du réseau national ;
— les participations de l'Etat aux travaux dans les centres urbains.

La question posée à la section semble viser — en dehors des autoroutes — les itinéraires de première et de deuxième catégorie et les travaux dans les centres urbains.

Les itinéraires de première catégorie ou « liaisons de premier ordre » comprennent 6.500 kilomètres de routes. Ils seraient aménagés selon les normes prescrites pour les « grands itinéraires » larges caractéristiques en plan et en profil en long, trois voies de circulation, quatre exceptionnellement aux abords des grandes villes, de façon à supporter un trafic de 7.500 véhicules par jour, soit un trafic triple de celui qu'ils supportaient en 1955.

Les itinéraires de deuxième catégorie ou « liaisons de deuxième ordre » comprennent 9.000 kilomètres de routes. Ils sont destinés à assurer des liaisons homogènes et sûres de caractère régional, aménagées progressivement à partir du réseau existant, en principe sur les routes où la circulation dépassait 1.200 véhicules par jour en 1955. On s'attacherait surtout au calibrage et à la suppression des goulots et des points dangereux.

En dehors de ces renseignements d'ordre très général, il n'est pas facile de répondre de façon précise à la question posée. Le répertoire complet des aménagements envisagés ne peut être dressé dans son ensemble et l'on doit se contenter de dire que les améliorations qui font l'objet de la question porteront sur les liaisons de premier et de deuxième ordre qui totalisent 15.500 kilomètres et sur les travaux dans les centres urbains.

On peut néanmoins évaluer approximativement le montant des crédits annuels qui seront consacrés à ces travaux. Bien que ces crédits ne soient pas ventilés de façon définitive afin de ménager une certaine souplesse dans leur utilisation, on peut estimer que la part la plus importante des 300 millions de nouveaux francs (plus du quart) est en principe affectée aux liaisons de premier ordre, et qu'un quart environ est affecté aux aménagements des routes nationales incorporées aux voiries urbaines. Si l'on y ajoute les crédits consacrés aux liaisons de deuxième ordre, on peut penser que les trois quarts des 300 millions de nouveaux francs, soit 225 millions de nouveaux francs, seront consacrés à l'amélioration des routes de grande communication.

Tel est le programme envisagé. Y a-t-il un autre programme possible ? Si l'on pense à la somme des opérations à réaliser, il est certain qu'il est « possible » d'envisager des programmes plus étendus ou réalisés sur un rythme plus rapide. Le ministère des travaux publics et des transports, tout en se félicitant de la très sensible augmentation des crédits mis à sa disposition, n'a pas caché que ces crédits suffisaient à peine à ne pas « prendre de retard » et qu'ils ne permettaient pas de rattraper le temps perdu. D'autre part les entreprises de travaux publics seraient en mesure d'assumer une part plus importante de travaux.

Si l'on pense au montant des crédits consacrés à ces travaux, il est théoriquement « possible » de les augmenter. Il est au moins un chapitre sur lequel l'augmentation des crédits paraît souhaitable, c'est celui des aménagements des routes nationales incorporées aux voiries urbaines.

Il avait été escompté, en principe, que la ville et le département pourraient assurer 50 p. 100 de la dépense, 50 p. 100 restant à la charge de l'Etat. L'expérience a montré que les collectivités locales avaient de grandes difficultés à se procurer les fonds nécessaires. Aussi conviendrait-il que la part de l'Etat fût augmentée et que le pourcentage de la tranche urbaine du F. S. I. R. (1) fût relevé. Quant aux communes, des facilités devraient leur être accordées pour contracter leurs emprunts.

Il faudrait aussi que les credits nécessaires, prévus au programme gouvernemental, ne subissent pas d'amputation. En effet, si les autorisations de programme pour les autoroutes, qui ont été de 470 millions de nouveaux francs en 1961 paraissent suffisantes pour atteindre les objectifs fixés, par contre les 250 millions de nouveaux francs affectés au reste du réseau national sont nettement insuffisants eu égard au programme envisagé.

On peut donc se demander si les travaux importants sur le réseau national et notamment les contournements de villes et de villages, la suppression de croisements dangereux par l'aménagement de voies à différents niveaux, pourront être menés à une cadence satisfaisante.

D'autre part l'insuffisance des crédits commande leur utilisation optimum. Aussi la section pense-t-elle que pour éviter l'éparpillement des crédits, les plans routiers devraient être établis et coordonnés sur le plan régional.

La section estime aussi que si au cours des deux ou trois prochaines années la durée des travaux préparatoires à la construction des autoroutes (études, procédures d'expropriation) ne permettait pas de dépenser la totalité des crédits prévus, le reliquat devrait être reporté sur les travaux d'amélioration du réseau national existant. Dans ce cas, il conviendrait qu'au terme de la période de quinze ans envisagée par le programme gouvernemental, les sommes globales consacrées aux autoroutes et à l'amélioration du réseau soient conformes aux prévisions initiales.

Il serait souhaitable enfin que pour des travaux qui s'étalent souvent sur plusieurs années soient établies des lois de programme qui donneraient plus de souplesse à l'exécution des travaux.

DEUXIEME PARTIE

Programme de parkings et de voies de dégagement actuellement envisagé ou à envisager pour les grandes villes.

Considérations générales

La circulation dans les grandes villes et à leurs abords pose entre autres problèmes celui du stationnement des voitures et celui des voies de dégagement.

Il n'est pas possible dans le cadre de ce rapport pour avis de procéder à une analyse de la circulation actuelle ou à une prévision de la circulation future. Cette analyse trouvera naturellement sa place dans l'étude des transports et de la circulation dans les zones urbaines que la section doit prochainement entreprendre.

On se contentera donc de répondre à la question précise posée par la section de la production industrielle, en s'abstenant de justifier par un examen préalable de la circulation les programmes à court et à long terme.

***

Le problème des voies de dégagement est lié pour chaque ville à des conditions particulières, dont la principale est la situation géographique, qui commandent des solutions, des remèdes ou des palliatifs spécifiques.

Le problème du stationnement se pose de la même façon, mais avec des degrés d'acuité variables, pour l'ensemble des grandes villes. Les solutions proposées peuvent donc s'appliquer à l'ensemble de ces villes.

Les voies de dégagement feront donc l'objet d'études distinctes pour Paris et pour quelques autres grandes villes. Le stationnement au contraire sera traité pour l'ensemble des grandes villes.

(1) Fonds spécial d'investissements routiers.

I. — VOIES DE DÉGAGEMENT ET VOIRIE URBAINE

A. — *Région parisienne.*

A la demande du Gouvernement, le commissariat général du plan d'équipement et de la productivité a étudié un programme triennal d'équipement de la région parisienne qui comprend la circulation routière et le stationnement. Ce programme, établi par le comité spécialisé n° 2 *bis* du fonds de développement économique et social, n'a pas encore reçu l'approbation du commissariat général. On peut toutefois penser, puisqu'il porte sur les années 1960, 61 et 62, qu'il ne subira pas de sérieuses modifications.

En matière d'autoroutes, ce programme reprend la partie relative à la région parisienne du programme étudié d'un commun accord à l'échelle nationale, par le ministère des travaux publics et le commissariat général du plan.

Dans le cadre des programmes actuellement envisagés, la région parisienne serait intéressée par les réalisations suivantes :

— autoroute Nord de Paris (jusqu'à Roissy) ;
— autoroute Sud (prolongement de Corbeil à Nemours) ;
— autoroute Sud-Ouest (jusqu'à Massy) ;
— autoroute Ouest (prolongement d'Orgeval à Bonnières) ;
— autoroute Est (prolongement de l'actuelle route du canal Saint-Maurice au-delà du pont de Joinville).

Les autres travaux seraient les suivants :

— amélioration des voies radiales de dégagement autres que les autoroutes, tant hors de Paris (déviation d'Etampes, Sannois, Montgeron, Villeparisis, Saint-Germain) que dans Paris (aménagement des quais de la Seine à la Rapée et à Bercy ainsi que du pont de Bir-Hakeim au pont d'Auteuil ;
— reconstruction de ponts vétustes ;
— poursuite de la construction du boulevard périphérique de Paris sur deux tronçons : tronçon Sud, permettant l'éclatement de l'autoroute du Sud jusqu'à la Seine, tant vers l'Est que vers l'Ouest, tronçon Nord entre la porte de la Villette et la porte du Pré-Saint-Gervais ;
— amélioration du boulevard des Maréchaux, notamment par l'aménagement du boulevard Exelmans et la reconstruction du viaduc d'Auteuil ;
— des opérations liées à des opérations d'urbanisme ou à d'importants programmes de construction : amorce de la Voie triomphale partant du rond-point de la Défense vers la forêt de Saint-Germain, voie express rive gauche de la Seine à Issy, etc. ;
— aménagement de passages souterrains à la hauteur des ponts de Sully sur la rive droite et d'Iéna sur la rive gauche ;
— des travaux de moindre envergure (élargissements, améliorations de carrefours, etc.).

Pour la période suivante (1962-1973), le plan d'urbanisme directeur de la ville de Paris envisage les travaux suivants à l'intérieur de la ville :

— la continuation du boulevard périphérique restera l'objectif principal du programme. Le coût total de sa construction est évalué à 1.300 à 1.400 millions de nouveaux francs, sur lesquels une centaine ont été déjà dépensés ;
— aménagement du boulevard des Maréchaux, qui assurera la diffusion locale de la circulation en provenance du boulevard périphérique ;
— rocade intérieure située sensiblement sur l'emplacement des boulevards intérieurs (enceinte des Fermiers généraux) ;
— radiales à grand débit (aménagement des quais de la Rapée et de Bercy, etc.) ;
— amélioration d'une artère Nord-Sud reliant la place d'Italie aux places de Stalingrad et de la Chapelle.

En ce qui concerne la région parisienne, le programme d'autoroutes de dégagement sera poursuivi. Il devrait être mené à bien aussi rapidement que possible, de même que la rocade intérieure de Seine-et-Oise.

B. — *Autres grandes villes.*

a) Marseille.

Le plan directeur d'urbanisme de la ville de Marseille prévoit les travaux suivants pour la période 1961-1965 :

— rocade du Jarret, destinée à assurer une liaison directe des portes Sud à l'autoroute Nord et à l'autoroute Est ;
— élargissement de la promenade de la Corniche ;
— deuxième rocade qui ceinturera l'agglomération à environ 5 km du Vieux Port, voie maîtresse du plan d'urbanisme ;
— traversée Nord-Sud, destinée à améliorer la circulation dans le Centre :
— prolongement et élargissement de rues, aménagement de carrefours, etc.

Le coût de ces opérations (non compris la traversée Nord-Sud) est évalué à 100 millions de nouveaux francs.

Le programme gouvernemental autoroutier prévoit :

— la prolongation de l'autoroute Nord de Marseille jusqu'à Aix-en-Provence ;
— l'achèvement de l'autoroute Est (Marseille—Aubagne).

Ces autoroutes doivent être ultérieurement prolongées vers le centre de la Ville, celle du Nord vers la place Jules-Guesde, celle de l'Est vers la place Castellane.

b) Lyon.

Au cours des trente dernières années, Lyon a été doté d'un réseau de voies express qui facilitent à la fois les accès et la circulation intérieure sans que l'aspect et le caractère de la ville en soit dénaturés.

L'axe Est-Ouest relie la rive droite de la Saône à la rive gauche du Rhône et traverse la presqu'île par le tunnel de la Croix-Rousse.

L'axe Nord-Sud étend sur les deux rives du Rhône deux larges voies uni-directionnelles.

Le boulevard de ceinture, construit sur l'emplacement des anciennes fortifications, décrit un vaste demi cercle à l'Ouest de la ville.

Ces trois ouvrages qui constituent l'infrastructure essentielle de la circulation devront être complétés dans les années qui viennent par l'aménagement autoroutier des sorties Nord-Est, Sud et Ouest.

On sait que la région lyonnaise est intéressée par le programme autoroutier adopté par le Gouvernement, et au premier chef par les autoroutes Paris—Lyon, Lyon—Marseille, Givors—Rive de Gier.

Pour rejoindre l'autoroute de Marseille, située sur la rive gauche du Rhône, on prévoit d'utiliser la rive droite, en prolongation de l'axe Nord-Sud et de regagner la rive gauche et l'autoroute par un pont, le pont Aval. Sur cette sortie se branchera la jonction Sud-Ouest (autoroute) en direction de la R. N. 86.

D'autres autoroutes de dégagement figurent encore au programme qui doit être réalisé en première urgence, c'est-à-dire avant 1975.

Il s'agit :

1. De la rocade Ouest, qui reliera, en entourant l'agglomération lyonnaise, l'autoroute Paris—Lyon et l'autoroute Lyon—Marseille.
2. Des sorties Est et Nord-Est de Lyon en direction de Chambéry et Grenoble d'une part, de Bourg et Genève de l'autre.
3. D'une nouvelle sortie vers Paris et le Nord par une autoroute, traversant en souterrain la colline de Fourvière, pour rejoindre l'autoroute Paris—Lyon.

Il faut enfin signaler que la construction d'un marché gare, qui en libérant les quais Nord-Sud de la Saône apportera une très importante amélioration à la circulation dans le Centre de la ville. Le succès de cette initiative lyonnaise pourra servir d'exemple à des projets du même ordre.

c) Lille.

A l'heure actuelle les voies de dégagement de l'agglomération lilloise sont :

— le boulevard de Lille—Roubaix—Tourcoing, construit au début du siècle ;
— l'autoroute Sud de Lille ;
— l'autoroute Ouest de Lille, en construction.

Ce réseau autoroutier devrait être complété avant 1975, conformément au programme gouvernemental, par :

— la continuation des travaux de l'autoroute Ouest vers Dunkerque et Calais — (le premier tronçon de 5 kilomètres est en construction. Un deuxième de 9 kilomètres doit suivre) ;
— l'autoroute Nord (25,5 km) qui s'embranchera à l'autoroute Sud de Lezonnes et qui par Aunaps, Marcq-en-Barœul et Mouvaux se glissera entre les agglomérations de Lille—Roubaix—Tourcoing pour continuer vers Gand et Anvers ;
— l'autoroute Est (12,5 km) qui partirait également de Lezennes sur l'autoroute Sud, pour se raccorder ensuite à l'autoroute belge envisagée : Tournai—Bruxelles.

Ce réseau serait complété par des routes-express à deux chaussées, pouvant être ultérieurement transformées en autoroutes et qui raccorderaient :

a) L'autoroute Ouest à l'autoroute Nord ;
b) L'autoroute Ouest à l'autoroute Sud ;
c) L'autoroute Ouest à l'autoroute Sud et à l'autoroute Nord par le boulevard de ceinture de Lille (à construire) ;
d) L'autoroute Nord à Launoy, à Roubaix Sud-Ouest et à Roubaix Sud.

Enfin, seraient en outre à créer des routes nouvelles à une chaussée comportant notamment des rocades intercommunales et le boulevard de ceinture Nord-Ouest de Lille.

Ce programme, s'il était adopté et réalisé intégralement, comporterait le financement :

— par l'Etat de 81,500 kilomètres de routes ou autoroutes ;
— par les collectivités locales de 53,100 kilomètres.

La dépense kilométrique varierait de 1.200.000 nouveaux francs à 5 millions de nouveaux francs selon qu'il s'agisse de routes à une voie ou d'autoroutes. La charge totale à supporter par l'Etat serait de 295,10 millions de nouveaux francs et par les collectivités de 103,40 millions de nouveaux francs.

d) Bordeaux.

Il n'a pas été possible de recueillir en temps utile pour Bordeaux des renseignements aussi détaillés que pour Marseille, Lyon et Lille. Signalons toutefois que le programme autoroutier prévoit l'aménagement des sorties Nord et Sud-Est de Bordeaux.

***

On peut redouter que l'aménagement autoroutier des grandes agglomérations et l'amélioration de la voirie interne des grandes villes ne soient pas réalisés à une cadence assez rapide.

Le début des travaux doit être précédé de longues et minutieuses procédures d'acquisition ou d'expropriation. De plus, la construction d'une autoroute dans la région parisienne implique le plus souvent des démolitions d'immeubles d'habitation et la construction d'immeubles nouveaux pour reloger les occupants avant tout commencement de travaux routiers proprement dits. Aussi serait-il souhaitable que la loi sur les expropriations, qui vient d'être récemment assouplie, puisse l'être encore davantage si l'on ne veut pas retarder certains travaux.

L'ensemble de ces travaux exigera des crédits importants.

Au total, pour Paris, Lyon, Marseille, Lille et Bordeaux, c'est environ 200 kilomètres d'autoroutes de dégagement qu'il faut construire. Il n'est pas aisé d'évaluer de façon précise le montant de la dépense. Les autoroutes de dégagement coûtent très sensiblement plus cher que les autoroutes de liaison. Si l'on évalue de 2,5 à 3 millions de nouveaux francs le coût d'un kilomètre d'autoroute de liaison, celui d'un kilomètre d'autoroute de dégagement peut se situer entre 4 et 5 millions de nouveaux francs. Pour donner un exemple, le coût kilométrique moyen de l'autoroute Sud de Paris s'est élevé à 4,57 millions de nouveaux francs. On peut donc estimer que la dépense totale pour 200 kilomètres pourrait être comprise entre 800 et 1.000 millions de nouveaux francs.

Cette évaluation ne tient pas compte des travaux de voirie interne des grandes villes qui sont encore plus onéreux. Elle ne tient pas compte non plus des aménagements qui peuvent être nécessaires pour d'autres grandes villes comme Nantes, Rennes, Strasbourg, Toulouse, etc.

Aussi faut-il souligner la nécessité de consacrer au cours des prochaines années une part de plus en plus importante des crédits routiers aux voies de dégagement des grandes agglomérations urbaines. C'est en effet à l'intérieur et au voisinage des grandes villes et au premier chef de Paris que la paralysie de la circulation est la plus menaçante. Il n'est certes pas question de négliger l'ensemble du réseau routier au profit des grandes cités, mais dans la détermination des urgences, dans les options qu'il faudra toujours faire, faute de crédits suffisants, il paraît indispensable d'accorder une attention majeure au problème de la circulation dans les zones urbaines.

II. — Stationnement

Le stationnement conditionne étroitement la circulation à l'intérieur des grandes villes, surtout dans les quartiers centraux. Une voiture que l'on ne peut garer est une voiture inutilisable. Les difficultés de stationnement sont donc susceptibles de freiner le développement normal de l'industrie automobile. Aussi la construction de voies de dégagement, de rocades et de radiales doit-elle s'accompagner nécessairement de l'aménagement de garages et de parkings, susceptibles de dégager les chaussées encombrées par des véhicules en stationnement. La chaussée est faite pour circuler, non pour stationner.

C'est dans cette optique qu'ont été prévues pour Paris, pendant la période 1960-1962 les mesures suivantes :

— dégagement de nouvelles places de stationnement par l'aménagement de contre-allées (2.500 places nouvelles) ;
— aménagement de parcs de stationnement sur la ceinture verte (système américain « Park and ride »), d'abord en surface, puis en garages à plusieurs niveaux (7.500 places) ;
— achat de parcelles mal utilisées destinées à la construction de garages-parking dans le centre (20 millions de nouveaux francs) ;
— augmentation de la capacité des garages privés déjà existants dans les quartiers centraux (17 à 18.000 places) ;
— aménagement de parcs de stationnement en banlieue à proximité des gares S. N. C. F. et de certaines stations de métro.

Le coût de ce programme s'élèverait à 89 millions de nouveaux francs, dont 1,5 à la charge de l'Etat et 87,5 à la charge des collectivités.

Des programmes analogues sont prévus dans les grandes villes. Citons notamment à Marseille un projet d'une chaîne de parkings entourant la zone comprise entre la place Jules-Guesde, les Réformés et la place de la Préfecture, et un parking central de 2.000 véhicules sur les terrains de la Bourse, point d'aboutissement du prolongement urbain de l'auto-route Nord.

On peut craindre que ces mesures soient en partie inopérantes et que le problème du stationnement ne puisse recevoir de solution satisfaisante si ne sont pas abordés directement au cours des prochaines années les aspects les plus délicats de ce problème et notamment :

— le stationnement payant ;
— la concurrence du transport individuel et du transport collectif.

Il peut paraître paradoxal, à première vue de poser ces problèmes à l'occasion d'une demande d'avis d'une section qui se préoccupe de l'avenir de l'industrie automobile. Le stationnement payant, c'est une taxe nouvelle qui vient grever le budget de l'automobiliste. Le renoncement au transport individuel au profit du transport collectif risque de nuire à la vente des voitures et à l'expansion de l'industrie. C'est du moins ce que pensent à la fois les producteurs et les usagers. Mais il faut y regarder de plus près.

Stationnement payant.

On a pu distinguer à l'intérieur des grandes villes plusieurs types de circulation :

— une circulation professionnelle (celle des personnes qui vont à leur travail ou en reviennent) ;
— une circulation commerciale et industrielle ;
— une circulation privée.

Ces trois types de circulation sont les plus denses dans les quartiers centraux des grandes villes où les difficultés de stationnement sont les plus grandes. Le premier type de circulation prend une place démesurée et injustifiée dans l'occupation des parkings, c'est-à-dire la plupart du temps, de la chaussée. L'institution de la zone bleue, l'interdiction de stationner, le stationnement unilatéral ont en partie comprimé localement les abus d'un stationnement qui se prolonge du matin au soir. Mais les difficultés se trouvent reportées à la périphérie de la zone bleue et dans les rues où le stationnement ne fait l'objet d'aucune réglementation.

Dans la région parisienne, pour un parc automobile qui compte plus de :

1.200.000 véhicules dans la Seine et qui pourrait en compter 1.500.000 vers 1965, la capacité actuelle des garages se décompose de la façon suivante :

— garages commerciaux à Paris : 136.000 (1) ;
— garages privés (remises, taxis, sociétés, etc.), estimation : 100.000 ;
— garages commerciaux en banlieue : 40.000.

Au total : 276.000 places.

Quant à la capacité de stationnement dans Paris, elle atteint en théorie 210.000 places. En fait, le nombre des emplacements où le stationnement diurne est autorisé ne dépasse pas 175.000. D'après un relevé de 1956, le stationnement nocturne aurait occupé à cette date 135.000 emplacements.

Il semble, d'après les rares études effectuées sur les besoins en parking dans le centre de Paris, que le déficit actuel peut être grossièrement estimé à 150.000 places environ. En ne considérant que ce chiffre, sans tenir compte des modifications qui peuvent affecter la circulation automobile au cours des dix prochaines années, il paraît évident qu'un nombre important de places de garage devra être créé chaque année dans Paris et notamment dans le centre.

Il ne servirait à rien de développer les garages parkings dans les quartiers centraux, si le stationnement dans les rues demeurait gratuit. Les garages payants resteraient inutilisés en totalité ou en partie et l'entreprise serait vouée à l'échec. Il s'ensuivrait, il s'ensuit déjà que bon nombre de propriétaires de voitures renoncent et renonceraient de plus en plus à utiliser leur voiture dans les quartiers centraux. C'est alors que la voiture devient en partie inutile ou inutilisable et que ce fait risque de nuire à sa propagation et à l'expansion de l'industrie.

Nous n'étudierons pas ici les différents systèmes de parkings payants qui ont été proposés ou qui fonctionnent dans nombre de villes étrangères et notamment aux Etats-Unis. Nous nous contenterons de marquer une position de principe en émettant le vœu tout d'abord que les tarifs ne soient pas excessifs, ensuite que le supplément de charges qui serait ainsi imposé à l'automobiliste des grandes villes puisse être affecté aux travaux d'amélioration du stationnement, et notamment à la construction de garages et de parkings. Peut-être serait-il possible aussi de compenser en partie cette charge nouvelle par une légère diminution du prix de l'essence dans certaines zones urbaines.

Garer dans des garages et des parkings les voitures qui restent en stationnement pendant une journée entière est le seul moyen de libérer des emplacements pour le stationnement temporaire. Le garage payant ne pourra être rentable que si dans les quartiers les plus encombrés le stationnement est également payant. La circulation automobile dans son ensemble en sera facilitée. Le nombre des voitures pouvant circuler dans le centre en sera accru et l'expansion de l'automobile, loin d'être entravée, en sera favorisée. Signalons aussi que si pendant la journée c'est dans le centre des grandes villes que le stationnement est le plus difficile, des difficultés ne sont guère moindres la nuit dans certains quartiers résidentiels, ainsi qu'aux abords des salles de spectacle. Le garage de nuit sur la chaussée est au moins aussi abusif que le garage diurne de longue durée. Peut-être y aurait-il lieu d'étudier aussi cet aspect nocturne du stationnement qui gêne la circulation automobile plus qu'il ne la favorise (2).

Transport individuel et transport collectif.

Nous ne reproduisons pas ici les arguments qui ont pu être évoqués en faveur ou à l'encontre de ces deux modes de transport. Nous ne pensons pas d'ailleurs qu'il faille sacrifier l'un à l'autre et il est certain d'une part que l'usager de l'automobile est fermement attaché à son mode de transport individuel et d'autre part que le transport collectif pourrait être amélioré et offrir aux usagers des attraits nouveaux. Les systèmes proposés ne manquent pas qui pourraient rendre ces transports plus rapides ou plus confortables.

Notre propos est seulement d'indiquer que, dans la région parisienne, pour un certain nombre d'usagers de l'automobile habitant la banlieue, la multiplication des parkings sur la zone verte à proximité des terminus d'autobus et des stations de métro, et en banlieue à proximité des gares S. N. C. F., pourrait contribuer à décongestionner dans une certaine mesure le centre de Paris.

---

(1) Parmi ces garages, certains sont en voie de disparition. S'il est nécessaire d'en construire de nouveaux, il conviendra *a fortiori* d'éviter la fermeture des garages existants.

(2) Cette position de principe est celle de la majorité de la section. Mais il y a quelques adversaires du stationnement payant.

Autres mesures.

A l'occasion de travaux de voirie, il paraît souhaitable, partout où la largeur de l'emprise est suffisante, d'aménager des contre-allées et de substituer le stationnement « en bataille » au stationnement « en file ».

Le nombre des taxis, déjà nettement insuffisant aux heures de pointe, devrait être sensiblement augmenté. La certitude de trouver un taxi inciterait les possesseurs de voitures à ne pas les utiliser dans les quartiers centraux.

Enfin des mesures complémentaires, bien qu'elles ne répondent pas strictement aux questions posées par la section de la production industrielle et de l'énergie, peuvent être mentionnées. On peut citer notamment :

— l'éviction des poids lourds des grandes villes, dans la mesure où leur trafic peut être assumé par des véhicules plus légers, et à défaut la réglementation de la circulation des camions en fonction des heures et des quartiers, et l'aménagement, à leur intention, de parkings spéciaux aux abords des grandes agglomérations ;

— l'étude du problème des poids lourds en fonction de l'usure des routes et des voies urbaines, ainsi qu'en fonction des réglementations étrangères dans le cadre du Marché commun ;

— l'amélioration des signaux lumineux, parfois mal synchronisés et, selon les endroits, tantôt excessifs et tantôt insuffisants ;

— l'encouragement à la construction de voitures de petit volume, spécialement destinées à la circulation dans les grandes villes ;

— la délimitation des places de parking, afin d'éviter une mauvaise utilisation de l'espace disponible.

A plus lointaine échéance, on peut espérer que la rénovation urbaine et l'étalement des heures de travail auront des effets bienfaisants. Ces deux problèmes doivent faire prochainement l'objet d'études particulières.

Enfin il faut signaler que la politique de décentralisation est susceptible de freiner dans une certaine mesure le développement de la circulation dans les grands centres et notamment dans la région parisienne.

***

Il n'est pas aisé d'évaluer le coût global des ouvrages destinés à améliorer le stationnement.

Le coût d'une place varie considérablement selon qu'il s'agit de garages ou de parcs de stationnement, de la construction de garages neufs ou de l'aménagement de garages existants. Pour Paris, le montant global de la dépense jusqu'en 1975 peut être grossièrement estimé entre 1.000 et 1.500 millions de nouveaux francs, dont le financement devra donner lieu à des études précises. Des ressources nouvelles devront être dégagées. La taxe de stationnement pourrait en être une. Par ailleurs, comme la plus grande partie de la dépense devra être fournie par le secteur privé, il sera sans doute nécessaire de lui accorder des avantages d'ordre financier.

Il conviendrait aussi que les groupes privés désireux de construire de nouveaux garages — il en existe — reçoivent des administrations compétentes un accueil encourageant.

Il ne faut pas se dissimuler que l'ensemble de ces mesures dont la réalisation, coûteuse, devra nécessairement s'étaler sur une assez longue période, n'apportera pas d'amélioration très visible à la circulation et au stationnement.

Le nombre toujours croissant (300 par jour environ dans la Seine) des immatriculations de véhicules neufs rendra d'année en année plus pressante la demande de voies de dégagement et de places de stationnement. Le développement même des grandes villes, malgré la politique de décentralisation, n'est pas près d'être ralenti. La croissance régulière du secteur tertiaire contribuera à renforcer la croissance purement démographique. Aussi chaque amélioration risque-t-elle d'être aussitôt annihilée par un flot nouveau de véhicules. On pourrait donc craindre que, quels que soient les efforts accomplis, les difficultés restent toujours du même ordre.

Mais, même dans cette hypothèse, ces efforts ne seraient pas vains puisqu'ils permettraient une circulation accrue dans la ville. Il faut toutefois convenir que les pertes de temps et d'argent, la pollution atmosphérique et la fatigue, voire l'usure nerveuse des conducteurs, n'en seraient pas diminuées.

Conclusions.

L'établissement d'un programme routier doit répondre à des impératifs divers qui, s'ils ne sont pas inconciliables par nature, sont difficiles à concilier en fait, par suite de l'insuffisance des crédits. Il faudrait pouvoir à la fois augmenter les facilités générales de circulation sur le réseau routier, décongestionner les grands centres, améliorer la voirie urbaine, augmenter la sécurité routière, contribuer au développement économique de certaines régions, etc...

Entre tous ces impératifs, les arbitrages sont indispensables.

Eu égard aux préoccupations de la section de la production industrielle, la section des travaux publics, des transports et du tourisme constate :

— que le réseau de voies de grandes communications (15.000 kilomètres de voies de première et de deuxième catégorie) doit faire l'objet d'importantes améliorations pour répondre aux besoins de la circulation actuelle ;

— que la circulation est gênée dans les grandes villes et à leurs abords par l'insuffisance des parkings et des voies de dégagement ;

— que cet état de choses est susceptible de freiner le développement de l'automobile.

En réponse aux deux questions qui lui ont été posées, la section des travaux publics, des transports et du tourisme estime :

1° En ce qui concerne le programme d'amélioration du réseau de routes de grande communication :

— qu'au cours des 15 prochaines années, la suppression des goulots d'étranglement (ponts, passages à niveau, sections trop étroites, traversée des villes et des villages, déviations) absorbera chaque année environ les trois quarts des 300 millions de nouveaux francs prévus par le programme gouvernemental ;

— que ces crédits prévus ne devraient pas subir d'amputation ;

— que pour l'aménagement des routes nationales incorporées aux voiries urbaines, la part de la dépense à la charge de la commune (50 p. 100) est trop élevée ;

— que les plans d'amélioration routière devraient être établis dans le cadre de la région.

2° En ce qui concerne le programme de parkings et de voies de dégagement pour les grandes villes :

— qu'un effort prioritaire doit être fait en faveur des grandes villes, menacées de paralysie ;

— que le programme d'autoroutes de dégagement des grands centres (Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux) devrait faire l'objet de priorités par rapport au programme d'autoroutes de liaison ;

— que le coût de ce programme peut être grossièrement évalué à 1 milliard de nouveaux francs ;

— que de nouveaux parkings (garages, parcs de stationnement) devront être aménagés dans le centre et à la périphérie des grandes villes ;

— que le coût de ces aménagements est impossible à chiffrer, mais que son montant sera élevé ;

— que ces aménagements ne sauraient être rentables si n'est pas institué le stationnement payant ;

— qu'à l'intérieur des grandes villes des radiales et des rocades à circulation rapide (voies express) devront être aménagées ;

— que le montant de la dépense ne peut être chiffré, mais que la dépense prévue pour le boulevard périphérique de Paris (1.300 à 1.400 millions de nouveaux francs) donne une idée de son ampleur ;

— que la circulation dans les grands centres peut être facilitée :

— par la réglementation de la circulation et du stationnement des poids lourds ;

— par l'amélioration des signaux lumineux ;

— par l'encouragement à la construction de voitures de petit volume ;

— par l'utilisation des projets de rénovation urbaine ;

— par l'étalement des horaires de travail ;

— par une meilleure utilisation du transport individuel et du transport collectif (autobus, taxis).

***

L'ensemble de ces mesures n'apportera pas de solution définitive aux problèmes de la circulation et du stationnement. Il n'y a pas en ce domaine de solution définitive. Du moins peut-on espérer éviter, au cours des 15 prochaines années, l'embouteillage des principaux itinéraires et l'asphyxie des grands centres urbains. Il n'est pas douteux que les mesures prévues sont onéreuses. Il est tout aussi certain qu'elles sont indispensables.

2° Avis adopté par le Conseil économique et social au cours de sa séance du 5 décembre 1961.

Le Conseil économique et social s'est saisi le 19 novembre 1960 des problèmes posés par les difficultés actuelles et les perspectives d'expansion de l'industrie automobile française : il a transmis le 23 février 1961 cette saisine à la section de la production industrielle et de l'énergie, qui a nommé M. Jean Chardonnet, rapporteur.

***

Le Conseil économique et social constate d'abord que la situation actuelle de l'industrie automobile est caractérisée par les éléments suivants :

A. — Le rythme de la production s'est ralenti en 1960, entraînant une certaine diminution de l'emploi, et un niveau de production comparable à celui de 1960 est prévu pour 1961. Cette évolution contraste avec la progression importante observée auparavant et avec l'expansion notable maintenue par la plupart des industries concurrentes de l'Europe de l'Ouest, une autre, celle de la Grande-Bretagne, ayant par contre accusé récemment des à-coups beaucoup plus importants que ceux qu'a pu connaître, de façon limitée, l'industrie française.

B. — Elle s'explique, pour partie, par l'évolution même du marché intérieur, due elle-même au tassement du pouvoir d'achat, au poids élevé de la fiscalité spécifique frappant l'utilisation de véhicules automobiles, et à l'insuffisance de l'infrastructure des routes, des voies urbaines et des parkings.

C. — Elle est due, plus encore, à la régression des exportations européennes de véhicules aux Etats-Unis, qui avaient très fortement augmenté les années précédentes. Les efforts considérables des constructeurs sur d'autres marchés, favorisés notamment par le niveau des prix de vente, ont seulement permis de compenser cette diminution. De plus, du fait du Marché commun, les importations de véhicules étrangers augmentent rapidement.

En ce qui concerne les perspectives des prochaines années, le Conseil économique et social estime raisonnables les prévisions suivantes, compte tenu du désarmement commercial provoqué par l'établissement du Marché commun :

D. — L'écoulement sur le marché intérieur en 1965 des 1.120.000 voitures particulières et dérivées, y compris les véhicules importés, ne (1) paraît compatible avec la hausse moyenne prévue pour les revenus que (1) sous la condition que soient appliquées des incitations propres à rendre l'usage de l'automobile plus facile et moins coûteux.

E. — Les perspectives d'exportation — de l'ordre de 750.000 à 850.000 voitures particulières et dérivées — doivent tenir compte des programmes des autres constructeurs européens, y compris des filiales des sociétés américaines, du développement des concurrences extra-européennes et des incertitudes concernant le degré de compétitivité des prix de vente français en 1965 (2).

F. — Il ne semble pas, compte tenu des programmes de production effective envisagés par les constructeurs européens, qu'une menace de surproduction doive être prévue dans les toutes prochaines années. Un risque subsiste néanmoins dans ce domaine, du fait de l'écart très important entre la capacité de production et la production effective, telles qu'elles sont actuellement décidées ou envisagées par les industries concurrentes d'Europe de l'Ouest.

G. — En regard des difficultés possibles d'une reprise des exportations vers les Etats-Unis, du tassement éventuel de l'exportation vers certains marchés, l'augmentation des ventes, qui peut être raisonnablement escomptée sur d'autres marchés en Europe et dans le reste du monde, paraît, sous réserve que soit évitée toute surproduction européenne, rendre possible le programme d'exportations de véhicules, actuellement envisagé par la France.

(1) Les mots « ne », « que » à la troisième et quatrième ligne résultent de l'adoption, à main levée, d'un amendement.

(2) L'adoption, à main levée, d'un amendement a entraîné la suppression de la fin de l'alinéa, qui était ainsi rédigé : « du fait de l'étroitesse actuelle des marges bénéficiaires ».

Compte tenu de ces constatations et de ces prévisions, eu égard à l'importance de l'industrie automobile au double point de vue économique et social, le Conseil économique et social émet l'avis (1) :

A. — *Sur la nécessité d'une coopération internationale.*

1. Que, pour préparer l'application du Traité de Rome au secteur de l'automobile, assurer la plus grande souplesse au passage des étapes, l'ensemble des mesures d'harmonisation prévues par le Traité de Rome soit appliqué sans retard et que ne soient admises, pour le présent et pour l'avenir, que les mesures de protection d'un marché compatibles avec le Traité.

Dans le cadre de cette œuvre d'harmonisation, devrait être entreprise une étude approfondie de la fiscalité de l'automobile et de la réglementation, en matière de transports, dans les pays étrangers voisins, en vue d'un alignement, en particulier à l'intérieur du Marché commun (2).

2. Que l'association européenne de l'automobile, qui existe sous le nom de « Comité de liaison de la construction automobile pour les pays de la Communauté économique européenne », soit érigée progressivement en organisme européen de l'industrie automobile, qu'elle soit géographiquement étendue en rapport avec l'évolution des structures économiques européennes, que son caractère représentatif soit reconnu par les organisations économiques européennes et qu'elle ait pour objet l'examen périodique des conditions et des prévisions du marché, en vue de formuler, le cas échéant, toute recommandation utile en fonction de la conjoncture.

L'industrie automobile française n'a pas de raison particulière de faire cette demande. Néanmoins, le Conseil économique et social estime indispensable cette coopération tendant à l'harmonisation des programmes, parce qu'elle est de nature à contribuer à la prospérité de la construction automobile dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest et à éviter des difficultés, dont les industries voisines ont souffert autant, sinon plus, que l'industrie française.

B. — *Sur la production des véhicules automobiles.*

3. Qu'un effort de concentration soit, sans tendre au monopole, réalisé dans l'industrie des poids lourds, et que soient généralisés les accords industriels entre entreprises en vue de la fabrication en commun d'éléments de véhicules.

4. Que la construction automobile française, compte tenu de la baisse du prix de l'essence recommandé au paragraphe 11, et eu égard aux buts d'exportation, se cantonne moins dans la production de voitures de petites cylindrées ; que tout en proposant à la clientèle française et étrangère un nombre de modèles assez diversifié, elle évite l'inflation de modèles, et cherche surtout la diversification aux étapes finales de la fabrication.

5. Que soient levées, pour l'industrie des poids lourds, les incertitudes concernant l'évolution des règlements en matière de poids et de dimensions.

6. Que soient fixés rapidement, par un programme précis et échelonné de ramassage scolaire, les besoins français en autocars, sans préjudice du nécessaire développement de l'implantation scolaire (3).

7. Que soit recherchée, à nombre égal d'heures de travail par an, une formule d'adaptation de l'activité des usines aux variations saisonnières du marché.

(1) Ce vote a été acquis au scrutin public par 92 voix contre 16 et 25 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 4).

(2) Cet alinéa résulte de l'adoption, à main levée, d'un amendement.

(3) La fin de l'alinéa, à partir de : « ... sans préjudice... », résulte de l'adoption, à main levée, d'un amendement.

Parallèlement doivent être développées, ainsi qu'il a déjà été fait dans certaines sociétés françaises, les mesures sociales tendant à pallier les répercussions dommageables aux salariés de l'automobile.

La formation professionnelle doit assurer les qualifications requises par les techniques de fabrication en évolution rapide (1) (2).

C. — *Sur le marché intérieur de véhicules automobiles.*

8. Que soit conduite, selon l'avis du Conseil économique et social du 22 novembre 1960 (3) et sans préjuger les priorités à établir parmi les intérêts vitaux du pays dans le cadre du IVe plan, sans retard ni diminution par rapport aux programmes actuels considérés comme intangibles (4), une politique d'infrastructure, destinée (en attendant la construction d'autoroutes suivant le programme décidé) à tirer le parti optimum du réseau routier de grandes communications actuellement existant par des aménagements de détail, à créer aux abords des grandes villes des voies de dégagement indispensables et à les doter de parkings suffisants.

9. Qu'à cet effet les prescriptions de la loi de 1951, portant création du fonds d'investissement routier, soient respectées, ce qui permettrait de développer l'infrastructure interurbaine, suburbaine et urbaine et de créer des garages-parkings dans les parties les plus congestionnées des grandes villes.

Le stationnement, imposé aux utilisateurs de la voiture-outil de travail, devrait être facilité, dans la mesure du possible, lorsque l'exercice normal de la profession de ces utilisateurs se trouverait injustement empêché par la réglementation municipale.

10. Que, afin de rendre la circulation routière plus aisée et plus sûre, soit développé le contrôle de sécurité sur les véhicules automobiles, notamment les vieilles voitures.

11. Que le prix de l'essence soit allégé, notamment (5) par une diminution des taxes, de manière à ramener progressivement le prix du litre d'essence au voisinage du prix moyen européen ; cette diminution devrait être amorcée sans délai et comporter des paliers de baisse assez substantiels, pour créer chez le consommateur un choc psychologique.

En ce qui concerne la taxe intérieure sur le gas-oil, une étude doit être entreprise, en tenant compte des éléments nationaux et internationaux d'appréciation.

La diminution du prix de l'essence et celle du gas-oil, si pour celui-ci l'étude visée à l'alinéa précédent en montre la possibilité, doivent faire l'objet d'un programme précis et homologué portant sur plusieurs années.

Toutefois, ces allégements fiscaux échelonnés doivent être aménagés de manière à être normalement compensés par un accroissement de la consommation d'essence et ne doivent pas entraîner une aggravation des impôts directs et indirects (1).

12. Que, pour contribuer à l'expansion du marché intérieur des véhicules automobiles, outre l'augmentation du pouvoir d'achat qui serait un stimulant particulièrement efficace, ce qui en fait une des conditions de réalisation du programme prévu, un certain nombre d'autres mesures soient prises : déductibilité de la T. V. A. pour les ventes de poids lourds, adoption de mesures d'effet équivalent pour les acheteurs non assujettis à la T. V. A., éventuellement conditions plus libérales du crédit à la consommation pour les périodes creuses des ventes, étude d'une voiture de très faibles dimensions propre à la circulation urbaine (1) (2).

13. Que deux études soient conduites, la première pour examiner la possibilité d'une réforme de la taxation (vignette) et de l'établissement de l'assurance, d'après le nombre de CV, la deuxième pour apprécier si pourrait être ou non réduite la charge pesant sur l'automobiliste du fait de l'assurance (1).

D. — *Sur le commerce extérieur des véhicules automobiles.*

14. Que les véhicules utilitaires bénéficient des mêmes conditions à l'exportation que les autres biens d'équipement et que les véhicules utilitaires exportés des autres pays.

15. Que, pour les poids lourds, la levée des contingentements à l'importation soit retardée d'une année au moins.

16. Que la profession développe et perfectionne ses services après vente dans les pays étrangers, où le marché le permet, et que, dans ce domaine, soient généralisés les accords entre constructeurs français.

17. Que, lors de l'octroi de crédits par la France à des pays en voie de développement, les précautions nécessaires soient prises pour y assurer à l'industrie française des exportations substantielles, dont l'industrie automobile française doit bénéficier.

E. — *Sur un plan général.*

18. Que, afin de suivre, en dehors de la période de préparation du plan, l'évolution de la production et du marché et d'examiner les problèmes que, dans les divers domaines, pourrait poser la situation de l'industrie automobile, le « groupe de travail automobile », qui a participé à l'élaboration du IVe plan, continue à se réunir périodiquement et qu'au sein de ce groupe les diverses parties intéressées soient équitablement représentées.

19. Que, dans les limites précises de la saisine concernant les problèmes de l'industrie automobile, le Conseil économique et social n'entend pas revenir, par le présent avis, sur les conclusions qu'il a tirées, sur proposition de sa section compétente, quant aux priorités à établir entre les besoins vitaux de la nation, tant dans le domaine des investissements que dans celui des objectifs de développement, dans le cadre des études entreprises à l'occasion (3) du IVe plan.

---

(1) Un amendement, rejeté à main levée, tendait à remplacer cet alinéa par le texte suivant :

« La formation professionnelle de base, générale et polyvalente, qu'il appartient à l'Etat de développer dans le cadre de sa mission d'éducation nationale, doit assurer notamment les qualifications requises par les techniques de fabrication en évolution rapide ».

(2) Un amendement tendait à ajouter au point 7 un 4e alinéa ainsi rédigé :

« Compte tenu des enseignements de la dernière crise de l'emploi dans la construction automobile et de l'évolution de la durée hebdomadaire du travail dans les autres pays, que soient décidés la réduction du temps de travail et le retour aux quarante heures sans diminution de salaires ».

Cet amendement a été rejeté au scrutin public par 88 voix contre 41 et 16 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 1).

(3) Au début de ce paragraphe l'expression : « selon l'avis du Conseil économique et social du 22 novembre 1960 », résulte de l'adoption d'un amendement, au scrutin public par 73 voix contre 68 et 11 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 2).

Le texte initial de la section était le suivant :

« Que soit conduite, sans aucun retard et sans aucune diminution par rapport aux programmes actuels considérés comme intangibles, une politique... » (le reste sans changement).

(4) La suite du paragraphe « et sans préjuger les priorités à établir parmi les intérêts vitaux du pays dans le cadre du IVe plan, sans retard ni diminution par rapport aux programmes actuels considérés comme intangibles » résulte de l'adoption, à main levée, d'un sous-amendement, proposé après un renvoi en section.

(5) Le début de l'alinéa résulte de l'adoption, à main levée, d'un amendement.

Le texte initial de la section se lisait de la façon suivante : « Que la fiscalité automobile soit allégée par une diminution des taxes sur l'essence... ».

---

(1) Un amendement, tendant à la suppression des paragraphes 11, 12 et 13, a été rejeté au scrutin public par 66 voix contre 29 et 22 abstentions (voir résultat en annexe, scrutin n° 3).

Cet amendement tendait, en même temps, à remplacer ces trois paragraphes par le texte suivant : « Qu'une étude approfondie soit faite de la fiscalité de l'automobile et de la réglementation, en matière de transports, dans les pays voisins, en vue d'un alignement, en particulier à l'intérieur du Marché commun ».

Ce texte, sous une forme légèrement modifiée par la section, a été adopté, à main levée, et inséré au paragraphe 1er ci-dessus.

(2) La fin de cet alinéa : « étude d'une voiture de très faibles dimensions propre à la circulation urbaine », résulte de l'adoption, à main levée, d'un amendement.

(3) Les mots : « études entreprises à l'occasion », ont été ajoutés, à la suite de l'adoption, à main levée, d'un amendement.

ANNEXE A L'AVIS

SCRUTIN N° 1

sur l'amendement concernant la durée hebdomadaire du travail (§ 7).

Nombre de votants 145

Ont voté pour 41

Ont voté contre 88

Se sont abstenus 16

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (41).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Baudet, Braun, Cavelier, Charuau, Chaulet, Descamps, Esperet, Jeanson, Lagandré, Liénart, Quirin, Sulter, Mme Troisgros.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Ammour, Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Charlot, Cucuel, Degris, Delaplace, Richard, Sidro, Ventejol.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Junillon.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

Ont voté contre (88).

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagiard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Dumont, Glotin, Halff, Laguionie, Lalou, Lemaire-Audoire, Mayoile, Mersch, Paquette, Parfait, Pisson, Prêcheur, de Rosen, Saintigny, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'agriculture. — MM. Bencharif, Biset, de Boissard, Bonjean, Chatras, Collet, Dalle, Debatisse, Deneux, Forget, Guellati, Guy-Charon, Hervieu, Labonde, Lacaille, Milhau, Najah, Nové-Josserand, Pateau, Robin.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Chopin, Colomer, Dallant, Ressicaud,Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Byé, Dumontier, Goussault, Lacoste, Laurens, Mercier, Ramonet, Sauvy, Thomas, Vallon.

Groupe de la coopération. — MM. Lamy, Martin, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Buy, Jourdain, Lafond, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Gaumont, Laurent-Eynac, Raingeard, Vignes.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Langlet, de Maud'huy, Polti, Senet, Tisserand.

Se sont abstenus (16).

Groupe des travailleurs C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. May.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, de Loynes, Houist, Leroy, Mabit, Noddings, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe de la coopération. — M. Gaussel.

SCRUTIN N° 2

sur l'amendement concernant le rappel d'un précédent avis du Conseil (§ 8).

Nombre de votants 152

Ont voté pour 73

Ont voté contre 68

Se sont abstenus 11

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (73).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Braun, Cavelier, Charuau, Chaulet, Descamps, Esperet, Jeanson, Lagandré, Liénart, Quirin, Sulter, Mme Troisgros.

C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Delon, Duret, Ehni, Furst, Mme Joannès, MM. le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Ammour, Babau, Beyaert, Blaise, Bothereau, Charlot, Cucuel, Degris, Delaplace, Richard, Sidro, Ventejol.

Groupe des entreprises nationalisées. — M. Bour.

Groupe de l'artisanat. — MM. Chareille, Chopin, Colomer, Ressicaud, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Aumonier, Byé, Dumontier, Goussault, Lacoste, May, Sauvy, Thomas, Vallon.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, De Loynes, Houist, Leroy, Mabit, Noddings, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe de la Coopération. — M. Gaussel.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Abelin, Lafond, Petit.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Junillon, Laurent-Eynac, Vignes.

Groupe des activités diverses et classe moyennes. — MM. Martial, Senet, Vernejoul (de).

Ont voté contre (68).

Groupe des travailleurs :

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Charvet, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Dumont, Glotin, Halff, Laguionie, Lalou, Lemaire-Audoire, Mayolle, Mersch, Meunier, Paquette, Parfait, Pisson, Prêcheur, Rosen (de), Saintingy, Stoll, Tassin de Montaigu, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'agriculture. — MM. Bencharif, Biset, Boissard (de), Bonjean, Chatras, Collet, Dalle, Debatisse, Deneux, Ferté, Forget, Guellati, Guy-Charon, Hervieu, Labonde, Lacaille, Milhau, Najah, Nové-Josserand, Pateau, Robin.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Ramonet.

Groupe de la coopération. — MM. Lamy, Martin, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Raingeard.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville, Maud'huy (de), Millot, Polti, Tisserand.

Se sont abstenus (11).

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Brémond, Le Hénaff, Lutfalla, Moch, Verret.

Groupe de l'artisanat. — M. Dallant.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Laurens, Mercier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Gaumont.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Langlet.

SCRUTIN N° 3

sur l'amendement tendant à la suppression des paragraphes 11, 12, 13.

Nombre de votants	117
Ont voté pour	29
Ont voté contre	66
Se sont abstenus	22

Le Conseil économique et social n'a pas adopté.

Ont voté pour (29).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Braun, Chaulet, Descamps, Jeanson, Lagandré, Liénart, Sulter, Mme Troisgros.

C. G. T. - F. O. — MM. Babau, Beyaert, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Sidro.

Groupe de l'artisanat. — MM. Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Byé, Dumontier, May, Ramonet, Sauvy, Vallon.

Groupe de la coopération. — M. Gaussel.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Junillon.

Groupe des articités diverses et classes moyennes. — MM. Martial, Senet.

Ont voté contre (66).

Groupe des travailleurs C. F. T. C. — M. Charuau.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansiau, Belrachid, Cagniard, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Dumont, Fournier, Gingembre, Plotin, Goudaert, Halff, Laguionie, Mayolle, Mersch, Meunier. Paquette, Pisson, Prêcheur, de Rosen, Saintigny, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'agriculture. — MM. Beghain, Bonjean, Dalle, Deleau (J.), du Douet de Graville, Ferré, Forget, Guellati, Lesdourrete.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Le Hénaff, Lutfalla, Moch, Verret.

Groupe de l'artisanat. — MM. Colomer, Dallant.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Goussault, Laurens.

Groupe de la coopération. — MM. Durand, Harasse, Martin, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Laurent-Eynac, Raingeard.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Chardonnet, Durand-Réville, Polti, Tisserand.

Se sont abstenus (22).

Groupe des travailleurs C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Duret, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

Groupe de l'agriculture. — MM. Desbarats, Le Coulteux, Lequertier.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Perroux.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, de Loynes, Leroy, Mabit, Noddings, Vinot.

Groupe de la coopération. — M. Benoist.

Groupe des personnalités outre-mer et zone franc. — M. Gaumont.

SCRUTIN N° 4

sur l'ensemble du projet d'avis.

Nombre de votants	133
Ont voté pour	92
Ont voté contre	16
Se sont abstenus	25

Le Conseil économique et social a adopté.

Ont voté pour (92).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — M. Charuau.

C. G. C. — MM. Aguilhon, Bicheron, Malterre.

Groupe des entreprises privées. — MM. Ansieau, Belrachid, Cagniard, Chauchard, Defond, Deleau (G.), Demmerlé, Dumont, Fournier, Gingembre, Glotin, Goudaert, Halff, Laguionie, Lemaire-Audoire, Mayolle, Mersch, Meunier, Paquette, Pisson, Prêcheur, de Rosen, Saintigny, Tiné, Trocmé.

Groupe de l'agriculture. — MM. Beghain, Bonjean, Chatras, Collet, Dale, Deleau (J.), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Guellati, Le Couteulx, Lequertier, Lescourret, Milhau.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Brémond, Le Hénaff, Lutfalla, Moch, Verret.

Groupe de l'artisanat. — MM. Colomer, Dallant, Lecœur, Séné.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Alexandre, Aumonier, Goussault, Laurens, Mercier, Perroux, Ramonet, Vallon.

Groupe de l'U. N. A. F. — MM. Dary, de Loynes, Leroy, Mabit, Noddings, Vinot.

Groupe de la coopération. — MM. Benoist, Durand, Harasse, Martin, Raffarin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des départements et territoires d'outre-mer. — MM. Buy, Jourdain, Lafond, Petit, Sanglier.

Groupe des personnalités d'outre-mer et zone franc. — MM. Aubé, Fillon, Gaumont, Laurent-Eynac, Raingeard.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — MM. Boucoiran, Durand-Réville, Millot, Polti, Senet, Tisserand.

Ont voté contre (16).

Groupe des travailleurs C. G. T. — MM. Barjonet, Caille, Carroué, Dautriche, Duret, Furst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Miniou, Monjauvis, Treins.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — MM. Dumontier, May, Sauvy.

Groupe de la coopération. — M. Gaussel.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Gravier.

Se sont abstenus (25).

Groupe des travailleurs :

C. F. T. C. — MM. Alidières, Baudet, Braun, Chaulet, Descamps, Jeanson, Lagandré, Liénart, Sulter, Mme Troisgros.

C. G. T.-F. O. et apparentés. — MM. Baubau, Beyaert, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Delaplace, Sidro, Tribié.

C. G. C. — MM. Gondouin, Hervouet, Le Ferme.

Groupe des personnalités choisies en raison de leur compétence. — M. Byé.

Groupe des personnalités d'outre-mer et zone franc. — M. Junillon.

Groupe des activités diverses et classes moyennes. — M. Martial.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.

achid,
mont,
maire-
cheur,

Collet,
Forget,

mond,

né.
étence.
rroux,

Mabit,

arasse,

. Buy,

Aubé,

. Bou-

rroué,
Miniou,

étence.

Gravier.

camps,

Charlot,

étence.

unillon.
Martial.